

20th March 1963]

The cut motion of Sri K. R. Nallasivam was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,41,82,800 under Demand No. X—Administration of Justice.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That the allotment of Rs. 1,51,42,000 under Demand No. XI—Jails be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,51,42,000 under Demand No. XI—Jails.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

#### DEMAND NO. XXVII—PUBLIC WORKS—WORKS.

DEMAND NO XXVII—PUBLIC WORKS—ESTABLISHMENT AND TOOLS AND PLANT.

DEMAND NO. XLII—CAPITAL OUTLAY ON PUBLIC WORKS.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,73,66,600 under Demand No. XXVII—Public Works—Works.’

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,98,74,100 under Demand No. XXVIII—Public Works—Establishment and Tools and Plant.’

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 4,68,70,800 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Public Works.’

SRI T. P. ALAGAMUTHU : Sir, I move—

‘ That the allotment of Rs. 5,73,66,600 under Demand No. XXVII—Public Works—Works, be reduced by Rs. 100 ’

SRI SAW GANESAN : Sir, I move—

‘ That the allotment of Rs. 1,98,74,100 under Demand No. XXVIII—Public Works—Establishment and Tools and Plant be reduced by Rs. 100.’

SRI A. P. DHARMALINGAM : Sir, I move—

‘ That the allotment of Rs. 4,68,70,800 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Public Works be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : The Demands and the cut motions are before the House for discussion.

[20th March 1963]

10-30  
a.m.

\* திரு. து. ப. அழகமுத்து : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, கனம் பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள மானியக் கோரிக்கையின்மீது வந்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையையொட்டி என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூற ஆசைப்படுகின்றேன்.

நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சியைப் பெரும்பாலும் ரோடு ஓரத்திலேயே காட்டுவதற்கு இந்தப் பொதுப்பணித்துறை பெருமுயற்சி செய்துள்ளது. அதுபோல போக்குவரத்து சாலைகள் சம்பந்தப்பட்டதறையிலும் நகர ஓரங்களில்தான் இந்த வளர்ச்சியைக் காண முடிகிறது. வெளிநாட்டார் வந்து பார்க்கக்கூடிய அளவில் நகர்ப்புற ரோடுகள், மெயின் ரோடுகள் மட்டும் அழகாகக் காட்சியளிக்கின்றனவே தவிர, சற்று உள்ளே சென்று பார்த்தால் கிராமப்புற ரோடுகள் மோசமாகத்தான் இருக்கின்றன. குறை கூறவேண்டுமென்பதற்காக நான் இதைச் சொல்லவில்லை. கிராமப்புறங்களில் உள்ள ரோடுகள் வளர்ச்சி அடைவவேண்டுமென்பதற்காக இவ்விதமாக அதிக கவனம் செலுத்தவில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுப் பணித்துறை மிகவும் முக்கியமான துறை. இத்துறையில் வீண் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது. இதை மனதில் வைத்துக்கொண்டு தான் கனம் ராஜகோபாலாச்சாரியார் அவர்கள் பொதுப் பணித்துறையைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது சமுதாயத்திற்கு இந்தத் துறை விரோதி என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஏன் இப்படிச் சொல்லுகிறேன் என்றால் இந்தத் துறை மூலமாக மிகப் பெருவாரியான தொகை செலவு செய்யப்படுகிறது. அவ்வாறு செலவு செய்யப்படுகிற பணம் பொதுமக்கள்—எழை மக்கள் கொடுக்கிற வரிப்பணம் என்பதை மனதில் வைத்துச் செலவு செய்யப் படுவதில்லை. அப்படி நிலைவில் வைக்காத காரணத்தினால் பலவகையில் பணம் வீணாகிறது. இப்படி ஆகிற வீண் செலவுகளைக் குறைத்து இந்த இலாகா நல்ல பணிகள் புரிவதில் அக்கறை காட்டவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு இதைக் கூறுகிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள்கூட வெட்டுப் பிரேரணை கொடுத்திருப்பவர்கள் நல்லபல கருத்துக்களை சொல்ல வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள்.

போலீஸ் இலாகாவின்ருக்காக தாத்தையாங்கார்பேட்டையில் விடுதிகள் கட்டப்பட்டன. 524 சிமென்ட் மூட்டைகள் காணும்பொழுதுதான் காண்டிராக்டருக்கு கொடுக்கவேண்டிய பில்லில் குறைத்து பணம் கொடுத்தார்கள். நான் காண்டிராக்டருக்காகப் பேசவில்லை. அந்த காண்டிராக்டர் தகராறு செய்தபிறகு அடுத்த பில்லில் 524 சிமென்ட் மூட்டைக்குரிய பணத்தை சேர்த்துக் கொடுத்தார்கள். எப்படியோ கணக்குகளை ஒழுங்குபடுத்திச் சரி செய்து காட்டிவிட்டார்கள். காண்டிராக்டர் துறையூர் கே. கே. வேலுசாமி உடையார் என்பவர் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். இதுபற்றி அவர் உண்ணாவிரதமிருக்கப்போவதாக அரசாங்கத்திற்குப் புகார் செய்திருக்கிறார். அதன்மீது அமைச்சர் அவர்கள் இதிகாறும் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டார் என்று தெரியவில்லை. 10,000-க்கு உட்பட்ட வேலைகளை சரியானபடி டெண்டர் விடாமல் தங்கள் ஆட்கள் பேரால் கண்டிராக்டர்களை போட்டுக்கொண்டு வேலையை பொதுப்பணித்துறை அதிகாரிகள் செய்கிறார்கள் என்றும் இந்தத் துறை வியாபாரத் துறையாக மாறிவிட்டது என்றும் அவர் தனது புகாரில் குறிப்பிட்டுள்ளார். அதன்மீதும் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது எனத் தெரியவில்லை.

பொதுப்பணித்துறை வேலைகள் சரிவர நடக்கிறதா என்று பார்த்தால் சரியாக நடக்கவில்லையென்று சொல்வேன். என்னுடைய தொகுதிக்கு அடுத்த தொகுதியாகிய திரு. முத்தையா அவர்கள் தொகுதியில் தண்டலை புத்தூர் என்ற கிராமத்தில் பரமமரி ஹெல்த் செண்டர் கட்டிடம் கட்டினார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த ஆஸ்பத்திரி அந்தக் கட்டிடத்தில் இருக்கக் கூடாது, அந்தக் கட்டிடம் மிக மோசமாக இருக்கிறது என்று பொதுப் பணித்துறையினரே இப்போது நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். புதிதாகக் கட்டப்பட்ட கட்டிடம் இடிந்து விழக்கூடிய நிலையில் வேலைகள் அங்கங்கே மிக மோசமாக நடக்கின்றன.



20th March 1963]

[திரு. து. ப. அழகமுத்து]

அதுவும் ஒரு வேலைக்கு இவ்வாண்டு பணம் ஒதுக்கினால் அவ்வேலை அவ்வாண்டு ஆரம்பமுதலே நடைபெறுவதில்லை. அவ்வாண்டு கடைசி வரை ஒரு வேலையும் செய்யாமல் ஆண்டுக்கு கடைசியில் பணம் லாபஸ் ஆகிவிடப்போகிறதே என்று அவசர அவசரமாக வேலை செய்கிறார்கள். அதன் மூலம் வேலை சரிவர நடைபெறுவதற்கே இட மில்லாமல் போவதோடு பணமும் வீண் விரயமாகிறது.

மேலும் ஒரு எஸ்டிமேட் போட்டால் அந்த எஸ்டிமேட்டிப் வேலை நடைபெறுவதில்லை. அடிக்கடி எஸ்டிமேட்டை மாற்றுகிறார்கள். அதற்குக் காரணம் நமக்குத் தெரியவில்லை. அத்துறையில் அவர்கள்தான் நிபுணர்கள். ஆகவே அவர்கள் சொல்வதையே கேட்டுக்கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. இப்படி எஸ்டிமேட் போட்டது மாற்றப்படாதிருக்கவும் வழிவகை செய்யவேண்டும். தாமதமாக வேலை நடப்பதற்கு காரணம் கேட்டால் “டெக்னிகல் டிபே” என்கிறார்கள். அதற்கும் அவர்கள்தான் பிரமா.

அதற்கு அடுத்தாற்போல இவ்விவாகாவின்ருக்கு ஜீப் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இந்த ஜீப்காரர்களை வைத்துக்கொண்டு இவர்கள் வீணாகச் சாற்றுகிறார்கள். சினிமா கொட்டகை முதல் எங்கே வேண்டுமானாலும் நாம் இந்த ஜீப்காரர்களைப் பார்க்கலாம். இதனால் ஏராளமாகச் செலவாகிறது. ஆகவே இப்படி அவர்களுக்கு ஜீப்காரர்கள் கொடுப்பதை நிறுத்திவிட்டு உயர்தர அதிகாரிகளுக்கு கார் அலவன்சு கொடுத்துவிடலாம் என்பது என் அபிப்பிராயம்.

இன்னும் என்னுடைய தொகுதியில் நடந்துவருகிற ஒரு வேலையைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். பத்து ஆண்டு களுக்கு முன்னால் காணாமல்போன இலந்தப்பட்டி, மணச்சநல்லூர் ரோடு வேலை நடந்துவருவதாக அவர் குறிப்பிட்டிருப்பதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதைப்போல காணாமல்போன ஆலத்தூர், அரியலூர் ரோடு வேலை இன்னும் நடைபெறாமல் இருக்கிறது. ஆலத்தூரில் இருந்த பஞ்சாயத்து யூனியனை கொள்கானத்துக்குக் கொண்டு போய் இருக்கிறார்கள். ரோடு சரியாக இல்லாத காரணத்தினால் யூனியன் கூட்டத்திற்குப் போவதே மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே பஞ்சாயத்து யூனியன் இருக்கிற காரணத்திற்காகவாகிலும் ஆலத்தூர்—அரியலூர் பாதை வசதி உடனடியாகச் செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் ஆளும் கட்சியில் உள்ள கனம் உறுப்பினர் கொழந்தை கவுண்டர் சேர்வராயன் மலையில் உள்ள 64 கிராமங்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அதைப் போல என் தொகுதியில் உள்ள பச்சைமலையில் 32 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. இங்கே ரோடு வசதியே இல்லை. ஏற்காடு மலையிலாவது ஏற்காட்டிலிருந்து சேலத்திற்கு பாதை இருக்கிறது. இங்கே பாதையே இல்லாத காரணத்தினால் மலைமேலுள்ள மக்கள் கீழே வருவது என்றால் தலையில் சமையோடு முன்னிலும் கல்லிலும் வரவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு உடனடியாக பாதை வசதியைச் செய்துதரவேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

**திரு. எம். தண்டாயுதபாணி :** கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் பெருவழித் துறை, பொதுப்பணித்துறை சம்பந்தப்பட்ட மானியங்களை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த இலாகா இன்றியமையாத பணியைச் செய்து வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். போக்கு வரத்துக்குத் தேவையான சாலைகள், பாலங்கள் முதலியவற்றை நிர்மாணிப்பதும் எல்லாத் துறைகளுக்கும் தேவையான கட்டடங்களைக் கட்டுவதும் இந்த இலாகாவின் பணியாகும் என்பது அனைவரும் அறிந்ததாகும். இந்தத் துறையின் கீழ் இருக்கும் சாலைத் திட்டங்களைப் பொறுத்த வரை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், பெரிய மாவட்டச் சாலைகள், பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகள், பஞ்சாயத்துச் சாலைகள் என்று ஐந்து பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தேசிய நெடுஞ்

[திரு. எம். தண்டாயுதபாணி]

[20th March 1963]

சாலைகள் மத்திய சர்க்கார் உதவியைக்கொண்டு பராமரிக்கப்படுவதாகவும், மாநில நெடுஞ்சாலைகளும், பெரிய மாவட்டச் சாலைகளும் சர்க்காரால் பராமரிக்கப்படுவதாகவும், பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகள், பஞ்சாயத்துச் சாலைகளைப் பராமரிக்க தலைக்கு 40 நயா பைசே வீதம் கொடுக்கப்படுவதாகவும் அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்துடன் இந்தத் துறையானது சீரிய வகையில் பணியாற்றி வருவதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

தஞ்சாவூர் ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை சாலை அமைப்பிலும், சாலைப் பராமரிப்பும் பரிதாபத்திற்குரிய நிலையில் இருப்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூற ஆசைப்படுகிறேன். இந்த மாகாணத்திலேயே சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்ற ஜில்லா தஞ்சை ஜில்லாவாகும். அதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. அதற்குப்பல காரணங்கள் உண்டு. முதல் காரணம் எங்கள் ஜில்லாவில் “குவாரி” —கருங்கல் ஜல்லி இல்லை. திருச்சி ஜில்லாவிலிருந்துதான் கொண்டு வரவேண்டும். சாலை பராமரிப்புக்காக இந்த அரசாங்கம் ஒதுக்கியிருக்கும் ரூபாய் மூன்று கோடி என்பத்தி இரண்டு லட்சத்தில், எல்லா ஜில்லாக்களுக்கும் ரோடு போட வேண்டுமென்ற வகையிலே சமமாகப் பிரித்துக் கொடுக்கப்படுகிறது. தஞ்சை ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை அடுத்த ஜில்லாவிலிருந்து கருங்கல் ஜல்லி வரவேண்டிய நிலை இருப்பதால் அதிகச் செலவு ஏற்படுகிறது. அப்படியிருந்தும் தஞ்சை ஜில்லாவுக்கு அதிகமான தொகை ஒதுக்கப்படவில்லை. குறைந்த தொகையை வைத்துக் கொண்டு அந்த ஜில்லாவிலே உள்ள சாலைகளைப் பராமரிப்பது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்களுக்கு அது நன்றாகத் தெரியும். இண்டஸ்ட்ரியல் ஏரியாவைப் பொறுத்தவரை தனியாக அபிவிருத்தி செய்ய வழிவகைகள் செய்திருக்கிறார்கள். எங்கள் ஜில்லாவில் அந்தமாதிரிப் பகுதிகளும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. தேசிய நெடுஞ்சாலை 1,090 மைலிலும் எங்கள் ஜில்லாவில் வரக்கூடிய பகுதி குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் மனதில் கொண்டு எங்கள் ஜில்லாவுக்கு சாலை பராமரிப்பிற்காக அதிகத் தொகை ஒதுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாகாணத்தில் மொத்தமுள்ள 25,867 மைல் நீளமுள்ள சாலைகளில், பஞ்சாயத்தின் பொறுப்பிலே 9,847 மைல் நீளமுள்ள சாலைகள் இருக்கின்றன. பஞ்சாயத்துக்களின் பொறுப்பில் உள்ள சாலைகளைப் பஞ்சாயத்துக்களால் பராமரிக்க முடிவதில்லை. அவர்களுடைய நிதி வசதி மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஒரு முறை கப்பி போட் வேண்டுமென்றால் பஞ்சாயத்து யூனியன் உதவியுடன்தான் போடவேண்டியிருக்கிறது. மறுபடியும் கப்பி போடவேண்டுமென்றால் முடிவதில்லை. பஞ்சாயத்து சாலைகளைப் பஞ்சாயத்து யூனியன் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றால், பஞ்சாயத்து யூனியன்களின் பொறுப்பில் உள்ள சாலைகளின் நீளமும் அதிகமாக இருக்கிறது. 1960-61, 1961-62, 1962-63 ஆகிய மூன்று ஆண்டுகளில் 3,000 மைல் நீளமுள்ள பஞ்சாயத்துச் சாலைகளை அரசினர் மேற்கொண்டுள்ளனர். ஆனால் 1963-64-ல் 500 மைல் நீளமுள்ள சாலைகளைத்தான் அரசினர் மேற்கொள்ள முடிவு செய்திருக்கின்றனர். பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகளை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ளும்போது, அந்த அளவுக்குப் பஞ்சாயத்துச் சாலைகளைப் பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் ஏற்றுக் கொள்ளும்படி செய்யவேண்டும். அந்த மாதிரி விதி அமைத்தால் நல்லதாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(கனம் உதவி சபாநாயகர் தலைமை.)

அடுத்தபடியாக, பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற 40 ந.பை. மானியத்தைப் பற்றிப் பல முறை சொல்லியிருக்கிறேன். ஜனத் தொகைக் கணக்குப்படி ஒரு நபருக்கு 40 ந.பை. வீதத்தில் கொடுக்காமல் மைலுக்கு 750 ரூபாய் முதல் 1,000 ரூபாய் வரை கொடுத்தால் நல்லதாக இருக்குமென்று நினைக்கிறேன். இப்போது குறிப்பாக எம்.டி.ஆர். ரோடு,



20th March 1963] [திரு. எம். தண்டாயுதபாணி]

ஸ்டேட் ஹைவேஸ் ரோடுகளுக்காக ஆண்டு ஒன்றுக்கு மைலுக்கு 4,000 ரூபாய் வீதம் கொடுக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்குக் கொடுக்காவிட்டாலும் கூட, மைலுக்கு 750 முதல் ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்க வழி செய்யவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக எனது தொகுதியைப் பொறுத்தவரை ஓரத்தநாட்டிலிருந்து பட்டுக்கோட்டை செல்லும் வழியில் தெலுங்கன்குடி, வட்சேரி பகுதிகளில் பாதை வசதியே கிடையாது. நான் அதைப்பற்றி ஜில்லா அபிவிருத்திக் கூட்டத்திலும் எடுத்துச் சொன்னேன். துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்து அந்தச் சாலையை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக “கோஸ்டல்” ரோடைப் பற்றித் தஞ்சை ஜில்லாவாசிகள் அடிக்கடி வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறோம். அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. முத்துப்பேட்டையைச் சார்ந்த நசனின் ஆற்றில் பாலம் கட்டுவது பற்றிய பரிசீலனை 1959-ஆம் ஆண்டு நடந்தது. கோஸ்டல் ரோடுவரும் என்ற காரணத்தால் குறுகிய அளவில் பாலம் கட்டினால் பலன் இல்லை என்று கருதி, கோஸ்டல் ரோடு போடும்பொழுது பெரிய பாலமாகக் கட்டுவார்கள் என்ற எண்ணத்துடன் அது கைவிடப்பட்டது. இன்னும் அந்தத் திட்டம் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. கோஸ்டல் ரோடைக் கட்டவில்லை யென்று சொன்னாலும்கூட பாலத்தையாவது கட்டிக்கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கண்ணன் ஆற்றைக் கடக்க நீந்திப் போன அனுபவம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்தில் இருக்குமென்று கருதுகிறேன். அதிலே ஒரு பாலம் கட்ட மூன்று லட்சம் ரூபாய் அளவில் ஒரு திட்டம் தயார் செய்திருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். “டிபெய்ல்டு பப்ளிக் ஓர்க்ஸ்” பட்ஜட் புத்தகத்தில் 67-வது பக்கத்தில் “Construction of Ventilated Causeway across Kannerur at M 13/16” என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தொகை 52,000 ஆகக் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஆற்றிலே இதற்கு முன் ஒரு “காஸவே” அமைக்கப்பட்டுவெள்ளம் வந்த சமயத்தில் ஆற்றில் அடித்துக் கொண்டுபோய்விட்டது. மூன்று லட்சத் திட்டமானது 52,000 அளவுக்கு இப்போது குறைந்து விட்டது. இதைப் பற்றிப் பரிசீலனைசெய்து தக்க விதத்தில் பாலத்தை அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, தஞ்சாவூர் டிவிஷனில், மணக்காடு அதிராமப்பட்டினம் சாலையில் கண்ணன் ஆற்றில் வேறு ஒரு பாலத்தைப் புதுப்பிக்கவும், சாலையை அகலப்படுத்தவும் ஒரு லட்சத்து ஐம்பதாயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப் பட்டிருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வேலை இதுவரை மேற்கொள்ளப்படவில்லை. இந்த ஆண்டாவது அதை மேற்கொள்ளச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்குப் பேசுவதற்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன், வணக்கம்.

\* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து நான் என் கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர் தம் உரையில் பொதுப்பணித் துறை என்பது தமிழ் நாட்டு மக்களின் விரோதி என்று ஒருவர் சொல்லியிருப்பதாகக் குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு நான் சொல்ல விரும்புவது, யார் எந்தக் கண்கொண்டு பார்க்கிறார்களோ அதுதான் அவர்கள் கண்களுக்குத் தெரியும். அதுமாதிரி அவர் கண்களுக்கு தெரிந்திருக்கலாம். அந்த நிலை இன்று மாறி பொதுப்பணித்துறை இலாகா தமிழ் நாட்டு மக்களின் நண்பனாக மாறியிருக்கிறது என்று சொல்லிக்கொள்ள நான் ஆசைப்படுகிறேன். இத்துறையை நிர்வகித்து வரும் அமைச்சர் அவர்களையும், இதில் பணியாற்றுகிற அதிகாரிகளையும், மற்றும் பொறியியல் வல்லுநர்களையும் இந்த சட்டசபை என் இந்தியா முழுவதும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறது என்பதை ஒப்புக் கொண்டுதான் ஆகவேண்டும். இத்துறை அதிவேகமாக முன்னேற

[ திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் ] [ 20th March 1963 ]

வருகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்களின் புள்ளி விவரங்களிலிருந்தே அறிந்து கொள்ளலாம். சுதந்தரம் அடைவதற்கு முன்னர் நம் ரோடுகள் எந்நிலையில் இருந்தன? சுதந்தரம் அடைந்த 15 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நம் ரோடுகள் எந்நிலையில் இருக்கின்றன? என்பதை ஒவ்வொருவரும் மனசாட்சியுடன் உற்று நோக்கினால் நாம் பெருமளவில் முன்னேறியிருக்கிறோம், என்பதை ஒப்புக் கொள்ளத்தான் வேண்டும். முன்பு புழுதி எழும்பிக்கொண்டிருந்த ரோடுகள் எல்லாம் இன்று தார் ரோடுகளாக மாறியிருக்கின்றன. கரடுமுரடான ரோடுகளில் எல்லாம் இன்று கான்கிரீட் போடப்பட்டு அவை அழகான ரோடுகளாக மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன. இதை யாரும் ஒப்புக் கொள்ளாமல் இருக்க முடியாது. ரிசர்ச் வொர்க்கும் இந்த இலாகாவில் நடந்து வருகிறது. ஆல் ப்ரூப் ரோட் போட மண்ணுடன் எண்ணெயையும் சோப்பையும் கலந்து ரோடு போட்டால் ஆல் ப்ரூப் ரோடாக மாற்றலாம் என்ற குறிப்பு மகிழ்ச்சியை அளிக்கிறது. நெய்வேலியில் தார் உற்பத்தி செய்கிறோம். இப்போது பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தார் நமக்கு கிடைத்து விட்டால் அநேகமாக தமிழ் நாட்டிலுள்ள எல்லா கிராமங்களிலும், மூலே முடுக்குகளிலும் தார் போடும் வாய்ப்பு கிடைக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. எனது மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரை நான் சிலவற்றை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். எங்கள் நீலகிரி மாவட்டம் ஒரு மலைப்பிரதேசம். கீழே மற்ற இடங்களில் ஒரு மைல் ரோடு போட 20,000 ரூபாய் செலவானால் என்ஜினியர்களின் ஸ்பெஸிபிகேஷன்படி எங்கள் மாவட்டத்தில் ஒரு மைல் ரோடு போட 1 லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது என்று சொல்கிறார்கள். இருபத்து நான்கு அடி அலகத்தில்தான் ரோடுகள் வெட்டவேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்தரவிட்டிருக்கிறது. இந்த உத்தரவு மலைப்பிரதேசமாகிய எங்கள் நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு இடைச்சலாக இருக்கிறது. எங்கள் மாவட்டத்தில் ரோடுகள் 12 அடி இருந்தால் போதும். அமைச்சர் அவர்கள் அந்த உத்தரவை மாற்றி விட்டால் அதனால் செலவும் குறையும், மக்களுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்பதை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அடுத்தபடியாக, பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடுகள், பஞ்சாயத்து ரோடுகள் என்று இரண்டு விதமாக பிரித்திருக்கிறார்கள் பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடுகளுக்கு ஜனத்தொகை அடிப்படையில் நபர் ஒருவருக்கு 40 ந.பை. வீதம் மான்யம் கொடுக்கிறார்கள். அநேகமாக ஒரு பஞ்சாயத்து யூனியனில் 60,000 பேர்கள் இருப்பார்கள். ஆகவே 25,000 ரூபாய்தான் கிடைக்கிறது. இந்த 25,000 ரூபாயை வைத்துக் கொண்டு எங்கள் மாவட்டத்தில் கால் மைல் அளவு கூட ரோடு போட முடியாது. ஆகவே இந்தத் தொகை செலவு செய்யப்படாமல் பஞ்சாயத்து யூனியன் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. நீலகிரியைப் பொறுத்த வரையில் அது மலைப்பிரதேசமாக இருப்பதால் தலைக்கு ஒன்று அல்லது இரண்டு ரூபாயாவது சாங்க்ஷன் செய்ய உத்தரவிடவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, நீலகிரியில் அணைகள் கட்ட, ரோடுகள் வெட்ட தொகைகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. உப மான்யக் கோரிக்கை இந்த சபையில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டபோது கேரள ராஜ்யத்தை தமிழ் நாட்டுடன் இணைக்கும் விதத்தில் கூடலூரிலிருந்து சுல்தான்பற்றிவரை ரோடு விஸ்தரிக்க பத்து லட்சம் ரூபாய் சாங்க்ஷன் செய்யப்பட்டிருப்பதாக காணப்படுகிறது. அதற்காக, அமைச்சர் அவர்களுக்கு எங்கள் ஜில்லா மக்கள் சார்பில் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கிராமப்புறச் சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. கிராமப் புற ரோடுகளையும் நாம் சரி செய்துதான் ஆகவேண்டும். முக்கியமாக நீலகிரியைப் பொறுத்தவரையில், ரோடுவெட்டி மெட்டல் செய்து தார் போடாவிட்டால் அடுத்த மழையில் அது கெட்டு விடுகிறது. அப்படிக் கெட்டுப் போய் வண்டிகள் போக முடியாதபடி ரோடுகள் அழிந்து போவதைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே நீலகிரியைப் பொறுத்த வரை தனிக் கவனம் செலுத்தி எல்லா ரோடுகளையும், கிராமப் புறங்களை இணைக்கும் ரோடுகளையும் அடுத்த ஆண்டிற்குள் சரி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கூடலூர் காட்டில் வசிக்கும் ஆதிவாசிகள், மலைஜாதி மக்கள் மெயின் ரோட்டிலிருந்து அநேக மைல் தொலைவில் வசிக்கிறார்கள். அவர்களை இந்த இருபதாம் நூற்றாண்டிலும் அதேபோல் வைப்பது சரியா? ஆகவே அவர்களுக்காக, மெயின் ரோட்டிற்கும்



20th March 1963] [திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்]

அவர்கள் வசிக்கும் காடுகளுக்கும் இடையே ரோடு வெட்டிக் கொடுக்க ஸ்பெஷல் கிராண்ட் கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, நெடுஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டால் மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து உதகைக்குப் போகும் ரோட்டை நாஷனல் ஹைவேஸ்க்கு மாற்றினால் நன்றாயிருக்கும். உதகை உல்லாசப் பிரயாணிகள் வந்து தங்கும் இடமாதலாலும், இந்தியாவிலுள்ள எல்லா மாநிலத்தினரும் இந்த ரோடை உபயோகப்படுத்துவதாலும் அதற்கு ஏதாவது வழிவகையை அமைச்சர் அவர்கள் செய்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். வெய்யில் காலத்தில் அங்கு தார் உருகி விடுகிறது ஆகையால் எல்லா, ஹெயர் பின் பெண்ட்ஸ்களில் கான்கிரீட் போட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு தங்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

\* **புலவர் கா. கோவிந்தன் :** கனம் சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுப் பணித்துறை மான்யக் கோரிக்கையின் மீது எதிர்தரப்பிலிருந்து கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் என்கருத்துக்கள் சிலவற்றை கூற முன்வருகிறேன். என் தொகுதியாகிய செய்யாற்றில், திருவெற்றிபுரத்தின் அருகில் செய்யாற்றின் மீது 14 லட்சம் ரூபாய் அளவில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. அப்பாலம் கட்டப்பட்டபிறகு ஆற்றுக்கு அப்பால் இருக்கிற ஊர்கள் திருவெற்றிபுரத்திற்கு நெருக்கத்தில் வந்துவிட்டன, என்றாலும் திருவெற்றிபுரத்தின் ஒரு பகுதி முக்கால் மைல் தொலைவிற்கு அப்பால் போய்விட்டதென்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பகுதி மக்கள் அத்தனை பேரும் நெசவாளிகள். 20, 30 சேலகளை மூட்டையாகக் கட்டிக்கொண்டு வெளியூர்களுக்கு சென்று விற்று வருவார்கள். இதுவரை பஸ் நெருக்கோடியில் சென்றுகொண்டிருந்ததால் மூட்டையைத் தூக்கவேண்டிய சிரமம் இல்லாமல் அவர்கள் பஸ்ஸில் ஏறிச் சென்று கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது அவர்களுக்கு முக்கால் மைல் சுற்றிவர வேண்டியிருப்பதால் அவர்கள் மிகவும் அவதிக்கு உள்ளாகிறார்கள். மேலும் அந்த ஊரில் இருப்பவர்களின் நிலங்கள் எல்லாம் ஆற்றுக்கு அப்பால் இருக்கிற அனக்காவூர், அத்திரும கிராமங்களில் இருக்கின்றன. அதனால் அவர்களுக்கு உரிய 100 வண்டிகள் அத்தருவிய மாடுகள் ஆகியவை நாள்தோறும் ஆற்றைக் கடந்து செல்லவேண்டும். இந்த பாலத்தை சுற்றி வரவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், அப்பாலத்தில் சுங்கம் வசூலிக்கும் ஒரு நிலை இருக்கிறது. அதனால் அவர்கள் இப்போது பழைய வந்தவாசி பாதை வழியாக ஆற்று மணலைக் கடந்து செல்கிறார்கள். வண்டிகளுக்கும் மாடுகளுக்கும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே அப்பாலத்தோடு இணைக்கும் ஒரு இணைப்பாதையைப் போட வேண்டுமென்று அப்பகுதி மக்கள் பல விண்ணப்பங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை அமைச்சர் அவர்கள் அருள்சூரித்து கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது அந்தப் பாலத்தில் சுங்கம் வசூலிக்கப்படுகிறது. சுங்கம் வசூலிக்கும் முறை நம் மாநிலத்தில் இரண்டு இடங்களில் தான் இருப்பதாக நான் அறிகிறேன். அது மட்டும் அல்ல. இதே செய்யாற்றில் இன்னும் சிறிது மேலாக ஒரு சிறிய பாலம் அமைத்திருக்கிறார்கள். அங்கு சுங்கம் வசூலிக்கவில்லை. ஆற்காடு, செங்கல்பட்டு போன்ற இடங்களில் பாலாற்றின்மீது இதைவிட பெரிய அளவில் பாலங்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள். அங்கும் சுங்கம் வசூலிப்பதாகத் தெரியவில்லை. ஆக செய்யாற்றிலும் பாலாற்றிலும் கட்டப்பட்டிருக்கும் அப்பாலங்களில் வசூலிக்காத நிலையில் இந்த இடத்தில் மட்டும் வசூலிப்பது அப்பகுதி மக்களுக்கு வேதனை அளிக்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். மேலும் திருவெற்றிபுரத் திற்கு சாமான்கள் ஏற்றிச் செல்ல டி.வி.எஸ்.லாரிகள் வந்துக்கொண்டிருந்தன. மூன்று லாரிகள் வந்துகொண்டிருந்தன. அந்த லாரிகளுக்கு லாரி ஒன்றுக்கு, மாதம் ஒன்றிற்கு 100 ரூபாய் சுங்கம் வசூல் செய்வதால் இப்போது அவர்கள் ஒரு லாரியை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு மற்ற லாரிகளை நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். அந்த காரணத்தினால் எங்கள் ஊரில் இருக்கிற வியாபாரிகள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற ஒரு நிலைமையும் இருக்கிறது. அதையும் மனதில் கொண்டு சுங்கம் வசூலிக்கும் முறையை அருள் கூர்ந்து நீக்கிவிடுமாறும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

11-00  
a.m.

[புலவர் கா. கோவிந்தன்] [20th March 1963]

அது மட்டுமல்ல. பாலம் அமைப்பதற்கு முன் அங்கு ஒரு காஸ்வே இருந்தது. அந்த காஸ்வேயில் இப்போது வண்டி சென்றால், சங்கம் வசூலிக்கின்ற முறை இருப்பதால் வண்டிகள் போவதை தடை செய்கிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் காஸ்வேயில் கூட வண்டிகள் செல்லலாம் என்று அனுமதி கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும். அப்படி அனுமதி கொடுக்கும்போது அந்தக் காஸ்வேயில் ஆங்காங்கு இருக்கும் சில சீர்கேடுகளைப் போக்கி, சீர்த்திருத்தம் செய்து தரவேண்டுமென்றுக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து வருகிற 23-ம் தேதியன்று செய்யாற்றில், செய்யாறு தலை நகரத்தில் அமைந்திருக்கிற மருத்துவ மனையை நம் மாநில கவர்னர் மேன்மை தங்கிய விஷ்ணுராம் மேதி அவர்கள் திறக்க இருக்கிறார்கள். சட்டம் கட்டித் தந்ததற்காக செய்யாறு தொகுதியின் சார்பில் நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே நேரத்தில் தேசிய நெருக்கடியைக் காரணம் காட்டி அம்மருத்துவ மனையோடு கட்ட விருந்த டாக்டர்களும் நர்சுகளும் தங்க வேண்டிய விடுதிகள், மெட்டர்னிட்டி வார்டு, சற்றுச் சவர் எல்லாம் நிறுத்தப்பட்டிருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். உடனடியாக அவைகளையும் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என்னுடைய நண்பர் திரு. அழகமுத்து அவர்கள் கூறியதையொட்டி ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த பொதுப்பணித் துறையில் சர்க்கார் மதிப்பீடு (எஸ்டிமேட் வால்யூ) மிக மிக அதிகம் என்பது என் எண்ணம். ஒரு உதாரணத்தை மட்டும் சொல்லிக் கொள்கிறேன். திருவெத்திபுரம் பஞ்சாயத்தில் நானும் ஒரு உறுப்பினன். அந்தப் பஞ்சாயத்தின் சார்பில் ஒரு சிறு கால்வாய் கட்டவேண்டியிருந்தது. அதை கண்டிராக்டரிடம் விடாமல் பஞ்சாயத்தே பொறுப்பேற்றுச் செய்தது. அப்படிச் செய்த நேரத்தில் அதை ஒரு உறுப்பினர் பால் ஒப்படைத்தது. அந்த உறுப்பினர் பஞ்சாயத்து கொடுத்த திட்டத்தைக் காட்டிலும் அதிக அளவில் அந்த கால்வாய்க்கு நீளமும் கனமும் கொடுத்துக் கட்டினார். சிமென்டைக் கள்ள மார்க்கெட்டில் வாங்கினார். அப்படியும் அதைக் கட்டி முடிக்க 105 ரூபாய்தான் ஆகியது. ஆனால் பஞ்சாயத்துப் பொறியியல் துறையினர் அளந்து பார்த்து 135 ரூபாய் மதிப்புப் போட்டு 135 ரூபாய் கொடுத்தார்கள். அந்த 30 ரூபாய் பஞ்சாயத்திற்குத் தான் செலவாயிற்று. அது வேறு விஷயம். இந்த நிலையில் பஞ்சாயத்து போர்ட் திட்டதால் உறுப்பினருக்கே 30 ரூபாய் லாபம் என்றால், தனிப்பட்ட கண்டிராக்டருக்கு விட்டால் இன்னும் 30 ரூபாய் அவர் சம்பாதித்து விடுவார். சர்க்கார் மதிப்பீடு இந்த நிலையில் 50 சதவீதம் அதிகமாக இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். பொதுப்பணித் துறையில் பெருவாரியாகச் செலவிறும் நேரத்தில் மதிப்பீட்டை நன்றாக ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் சில ஊர்கள் இருக்கின்றன. கால் வழியாக அல்லது வேறு வாகன வழியாகப் போகமுடியாத ஊர்களும் இருக்கின்றன. அத்தி, ஆளப்பிறந்தான், நாமா பள்ளம் என்ற அந்த இடங்களுக்கெல்லாம் நல்ல பாதை போட்டுக்கொடுக்க அரசியலார் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். சில இடங்களில் பாதை அக்கக் குறைவாக இருக்கிறது. அந்தப் பாதையில் கார் செல்லவேண்டுமென்றால் கார் திரும்ப முடியாது. கார் திரும்ப முடியாது என்ற காரணத்தினால் சென்ற தேர்தல் காலத்தில், அங்கே செல்லுகிற காரை திருப்ப முடியாத நிலையில், அப்படியே தூக்கித் திருப்பி வைக்க எந்தக் கார் வசதியாக இருக்கும் என்று பார்த்து மாரிஸ் மெரை் 8-ல் அதுவும் ரோராக இருந்தால் நலமாக இருக்கும் என்று அந்தக் காரை வைத்துக் கொண்டு தேர்தல் நடத்தினோம். அந்தப் பகுதிக்குப் போகும்போது அந்தத் தொகுதி மக்கள் காரைத் தூக்கி வைத்துத்தான் எங்களை வழியனுப்பியிருக்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட நிலை என்று தொகுதியில் இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைப் போக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.



20th March 1963]

\* திரு. கே. எஸ். அர்த்தநாரிஸ்வர கவுண்டர் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

குறிப்பாக இந்த ஹைவேஸ் இலாகாவானது நம்முடைய மாகாணத்தில் மட்டுமல்ல, நம்முடைய இந்தியாவிலேயே மிகச் சிறந்த முறையிலே நம் மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடிய ரஸ்த்தாக்களையெல்லாம் நல்ல முறையில் பரிபாலித்து வருகிறது என்பதை நான் தைரியமாகச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். எனக்கு முன் பேசிய, எதிர் கட்சியிலே இருக்கக்கூடிய சில அங்கத்தினர்கள் ஹைவேஸ் இலாகாவில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளிடத்தில் ஜீப் இருக்கக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். என்னைப் பொருத்த வரையிலும், உண்மையிலேயே வேறு பல இலாகாக்களில் இருக்கும் ஜீப்புகளைக் குறைத்து இந்த இலாகா உத்தியோகஸ்தர்களுக்குக் கொடுத்தால் இன்னும் நல்ல முறையில் ரோடுகள் அமையும் என்பதில் நாம் சந்தேகப்பட வேண்டியதில்லை என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். எனது தொகுதியைப் பொருத்தவரையில், மேட்டூர் கால்வாய் கசிவு நீரினால் சேதாரம் அடைந்த ரஸ்த்தாக்களை எல்லாம் நல்ல முறையிலே செப்பணிட்டு அங்கு வேலை நடந்துகொண்டிருக்கின்றது. அந்த வேலை முடிவு அடையக்கூடிய தருவாயில் இருக்கிறது. அந்தமாகப் போட்டிருக்கக் கூடிய அந்த சப்-டிவிஷனானது வருகிற மார்ச் மாதத்துடன் முடிவதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அந்த டிவிஷனை வருகிற ஆகஸ்ட் மாதம் வரையில், மேட்டூர் வாய்க்காலில் மறுபடியும் தண்ணீர் வரும் வரை நீடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இன்னும் பல வேலைகள் குறைபாடாக இருக்கின்றன. அதை நீடித்துக்கொடுத்தால் நல்ல முறையில் அமையும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதுவும் தவிர, அந்த ரஸ்த்தாக்களில் இன்னும் சில பாகங்கள் மராமத்து வேலை செய்யப்படாமல் இந்த திட்டத்தில் சேர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன. மேட்டூரிலிருந்து காவேரிக்கு கீழ்புறக் கரையிலே வேலை நடக்கிறது. சில இடங்களில் துண்டு துண்டாக விடப்பட்டு வேலை நடந்துகொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக கல்லடங்கத்திலிருந்து பூமுடியூர்வரை ஒரு மைலும், பூலாம்பட்டிலிருந்து மேட்டூர் வரை ரஸ்தா போடப்படாமல் இருக்கிறது. அதைப் போட்டுக் கொடுத்தால் மேட்டூரிலிருந்து திருச்சியை அங்கு சேர்ப்பதற்கு வழிவகை ஏற்படுகிறது. குறிப்பாக காவேரியில் வெள்ளைப் பெருக்கு ஏற்படும்போது, இந்தக் கரையிலிருந்து பார்க்க அந்த ரஸ்தா மிக முக்கியமானது என்பதை சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக்கொண்டு வருகிறேன். நம் அமைச்சர் அவர்களும், அவர்களுடன் பிரதமஎன்ஜினியரும் அந்த இடத்தைப் பார்த்தால் அவர்களுக்கு நன்கு புரியும். வேலை பூர்த்தியாவதற்கு முன் அதை அவசியம் பார்க்க வேண்டுமென்று அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, காலம் சென்ற மதிப்பிற்குரிய டாக்டர் சுப்பராயன் அவர்கள் நம் மத்திய சர்க்காரில் அமைச்சராக இருந்தபோது நம் மாநிலத்தையும், மைசூர் மாநிலத்தையும் இணைக்கக்கூடிய முறையில் மேட்டூரிலிருந்து மாதேசுவரன் மலை வழியாக ரஸ்தாவை உண்டாக்கக் கூடிய முறையில் மத்திய சர்க்காரில் அவர்கள் அங்கு கஷ்டப்பட்டு நம்முடைய மர்காணத்திற்கு அவர்கள் காலத்திலேயே அந்த வேலைக்காகவும், காவேரிக்கு மத்தியிலே அம்மாப்பேட்டை என்ற இடத்தில் பாலம் அமைக்கவும் 31 லட்சம் ரூபாய் ப்ளானிங் கமிஷனிலிருந்து அனுமதி வாங்கி நம் மாநில சர்க்காருக்குச் செய்வதற்கு அனுமதி கொடுத்து விட்டார். நம் மாநில சர்க்கார் அத்துடன் வேறு 5-6 திட்டங்களைச் சேர்த்து அனுப்பி லாகர்கள். கிட்டத்தட்ட அந்த எல்லா திட்டங்களும் 1 கோடியே 5 லட்சம் ரூபாய் சுமாருக்கு இருப்பதால், இரண்டு வேலைக்கு மட்டும் அனுமதி கொடுத்து இருந்தும் இங்கிருந்து மத்திய சர்க்காருக்கு அந்த வேலைவை விட்டுவிட்டு வேறு வேலைகள் எடுத்துக்கொள்ள, சர்க்கார் உசிதம் போல் வரிசைக் கிரமத்தில் எடுத்துக்கொள்ள அனுமதி கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு கிட்டத்தட்ட ஒரு வருஷமாக 31 லட்சம் ரூபாய் சாங்ஷன் ஆனது

[ திரு. கே. எஸ். அர்த்தநாரீஸ்வர கவுண்டர் ] [ 20th March 1963 ]

வேலை செய்யாமல், வருஷம் முடிகின்ற தருவாயில் இருக்கிறது. உடனடியாக சர்க்கார் அந்த வேலையை எடுத்துச் செய்தால் குறிப்பாக இந்த ஆண்டில் நம் மேட்டேரில் நீர்த்தேக்கம் குறைந்த காரணத்தினால் பாலத்தைக் கட்டுவதில் ஒப்பன் பவுண்டேஷனாகப் போட்டு இந்த ஆண்டு செய்தால் பல லட்சக் கணக்கான ரூபாய் குறையும் என்பதையும் அமைச்சர் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

அதே மாதிரி சென்ற மாதேஸ்வரம் திருவிழாவின்போது சேலம் ஜில்லா கலெக்டர் செல்லக்கூடிய கும்பலைப் பார்த்தார். கிட்டத்தட்ட 4-5 லட்ச மக்கள் ரஸ்தாவின்றிப் போகிறார்கள் என்பது வருந்தக்கூடிய விஷயம் என்று அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். குறிப்பாக அமைச்சர் கக்கன் இந்த இலாகாவை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தபோது, எங்கள் ஜில்லா அமைச்சர் மத்திய சர்க்காரில் இருந்ததால் ஈ. அண்டு ஐ. ஸ்கீமில் மிக அவசர அவசரமாகக் கொடுக்கப்படும் வேலை செய்யப்படாமல் இருப்பதுபற்றி வருந்துகிறேன். உடனடியாக அதை எடுத்துச் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை அமைச்சர் அவர்கள் செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

காவேரி மத்தியில் பள்ளிப்பாளையம் பக்கத்தில் பாலம் அமைத்திருக்கிறார்கள். பை-பாஸ் ரஸ்தா இல்லாத காரணத்தினால் பாலம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று சந்தேகப்படக் கூடிய முறையில் அமைந்திருக்கிறது. அதற்கு ஒரு பை-பாஸ் ரஸ்தா அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருச்செங்கோட்டுக்கும், பரமத்துக்கும் இடையே உள்ள ரஸ்தா மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. அந்த ரஸ்தா சரிவர பராமரிப்புச் செய்யப் படவேண்டுமென்பதை சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். நமது மாகாணத்தில் மிகவும் மோசமான ஒரு ரஸ்தா இருக்கிறது என்றால், அதைத்தான் சொல்லலாம். ஆகவே, அதில் உடனடியாக கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேட்டூர் தொழில் வளம் பெருக்கக்கூடிய இடமாயிருப்பதால் மேட்டூரை சுற்றியிருக்கக்கூடிய ரஸ்தாக்களை நல்ல முறையில் சீரமைக்கவேண்டும். சூரமங்கலத்திலிருந்து மேட்டூருக்கு நல்ல ரோடு அமைக்கவேண்டும். தாரமங்கலம், ஜலகண்டபுரம், மூலக்காடு கணவாய் வழியாக அமைத்தால் நல்ல ஏற்பாடாக இருக்கும். 10 மைல் குறைவாகவும் இருக்கும். சூரமங்கலத்திலிருந்து மேட்டூருக்கு நேராகப் போவதற்கு நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படும். இந்த ரஸ்தா போடுவதற்கு முன்னால் இந்தப் பகுதிகளை ஒரு முறை பார்த்துவிட்டுச் செய்தால், அதற்கு வேண்டிய தொகையையும் குறைக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மேட்டேரில் அலுமினியம் இண்டஸ்ட்ரி வைத்திருக்கிறார்கள். சேலம் பாகஸ்டைட் லாரிகளில் கொண்டுவருவதற்கு திட்டம் இருக்கிறது. ரஸ்தா அகலம் மிகவும் குறுகலாக இருக்கிறது. இதை உடனடியாக அகலப் படுத்தவேண்டும் என்பதை சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

பஞ்சாயத்து யூனியனில் இருக்கக்கூடிய ரஸ்தாக்களில் பாலங்களைக் கட்டி முடித்துவிட்டு, அதன் பிற்பாடு ஜெல்லி போட்டால், நலமாக இருக்கும். ஜெல்லி போட பிறகு பாலங்களைக் கட்டினால், ரஸ்தாவை மறுபடியும் சீக்கிரமே பழுது பார்க்கக்கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, முதலில் பாலத்தை கட்டிவிட்டு பிறகு ஜெல்லி போட்டால்தான் சர்க்காருக்கு அதிக நஷ்டம் ஏற்படாது என்ற யோசனையையும் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மேட்டேரில் இருக்கக்கூடிய வெஸ்டு மெயின் ரோடு டவுன் ஷிப் கமிட்டிக்குச் சொந்தமாக இருக்கிறது. அந்த ரோடு மிகவும் பழுதடைந்து இருக்கிறது. மைசூருக்கு செல்லக்கூடிய ரஸ்தா அது. வெஸ்டு மெயின் ரோடை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டாரே எடுத்துக் கொண்டால் நலமாக இருக்கும்.



20th March 1963] [ திரு. கே. எஸ். அர்த்தநாரீஸ்வர கவுண்டர் ]

மேட்டூர் காவேரிப் பாலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் அது இரிரேஷன் டிபார்ட்மெண்டு பராமரிப்பில் இருக்கிறது. அந்தப் பாலம் கட்டப்பட்டது முதல் இது வரையில் எந்த விதமான ரிப்பேரும் செய்யப்படவில்லை. மேட்டூர் சர்பிளஸ் பாலத்து ரஸ்தாவும் இரிரேஷன் டிபார்ட்மெண்டுக்குக் கீழ் இருப்பதால், அது இதுவரையில் ரிப்பேர் செய்யப்படாததினால், ரஸ்தா சரியான முறையில் கவனிக்கப்படாமல் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டார் இந்த சர்பிளஸ் பிரிட்ஜ் ரஸ்தாவையும் எடுத்து பராமரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்ற இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வரவு செலவு திட்டத்திலேயே மேட்டூர்-கோவை ரஸ்தா நன்றாகச் செப்பனிடப்படும் என்று பட்ஜெட் உரையிலேயே சொல்லப்பட்டிருந்தது. இதுவரையிலும் அதற்கு எந்தவிதமான ஏற்பாடும் செய்யப்படவில்லை. மேட்டூரைச் சுற்றியிருக்கக் கூடிய ரஸ்தாக்களை யெல்லாம் நல்ல முறையில் செப்பனிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அங்கே பல தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டிருப்பதின் காரணமாக போக்குவரத்து மிகவும் இடைக்காலாக இருக்கிறது என்பதையும் சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

குளத்தூரிலிருந்து குருவரெட்டியூருக்குப் போகக்கூடிய ரஸ்தாவை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். இது சேலம், கோவை ஜில்லாக்களை இணைக்கக்கூடிய பாதையாக இருக்கிறது. இப்பாடி பூனம்பட்டி பாதையில் நீண்டகாலமாக பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த ரோடையும் ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டாரே நேரில் எடுத்துக் கொண்டு நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

\* திரு. அ. ராமச்சந்திர ராயர் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற முன்வந்துள்ளேன். தென் ஆர்க்காடு ஜில்லா கடலூர் கடற்கரை துறைமுகம் நல்ல முறையில் கண்காணிக்கப்பட்டு, செப்பனிடப்பட்டு விஸ்தரிக்கப்படுவதும் கண்டு மன மகிழ்ச்சி அடைந்து, அதை வாழேற்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் பரங்கிப்பேட்டை பழைய துறைமுகம். இந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குள் லாவது இதை சரியான முறையில் சீர்தாக்கிப் பார்த்து இந்தத் துறை முகத்தையும் செப்பனிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வெள்ளாற்றில் பரங்கிப்பேட்டையில் இருந்து சிதம்பரத்திற்குப் போக ஆற்றைக் கடப்பதற்கு ஒரு “ப்ளோட்டிங் பிரிட்ஜ்” போட்டால் நலமாக இருக்கும். சீக்கிரம் இந்த பாலத்தைக் கட்டிக் கொடுத்தால் மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும். ஏனென்றால், விவசாயிகள் அக்கரையில் நிலங்களை வைத்துக்கொண்டு சாகுபடி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இம்மாதிரி பாலம் கட்டுவதின் மூலம் அவர்களுக்கு அனுகூலம் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். விருத்தாசலம் தாலுகா புவனகிரி-விருத்தாசலம் ரோடில் ஸ்ரீமுஷ்ணத்திற்கும்-கனத்தாருக்கும் ஒரு நீர் மூழ்கிப் பாலம் கட்டிக்கொடுத்தால், மணிலைக் கடப்பதற்கு விவசாயிகளுக்கு அனுகூலமாக இருக்கும். புவனகிரி-குறிஞ்சிப்பாடி ரோடு பஸ் ஸ்டாட் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ரோடு. இந்த நெடுஞ்சாலை யில் உள்ள பரமனாறு பாலத்தைக் கண்காணித்து கூடிய சீக்கிரம் கட்டித்தரவேண்டும். புவனகிரி-குறிஞ்சிப்பாடி பஸ் ஸ்டாட்டில் வெகு நாட்களாக ஹைவேஸ், டிபார்ட்மெண்டில் ரோடுக்கு தார் போடாமல் இருப்பது வருந்தத்தக்கது. புவனகிரி-கிருஷ்ணபுரம் ரோடு நாளது வரையில் கண்காணிக்கப்பட்டு அகலப்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. இது இப்பொழுது யூனியனிடம் இருக்கிறது. அதை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டார் எடுத்துக்கொண்டு அந்த ரோடை அகலப்படுத்தி “ப்ளூ மெட்ல்” போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கிருஷ்ணபுரம் பஞ்சாயத்துக்கு நிதி வசதி இல்லாமல் இருப்பதால் மெயின் ரோடிலிருந்து பள்ளிக்கூடத்திற்குப் போகும் பாதை செப்பனிடப்படாமல் இருக்கிறது. சேரும், உளையுமாக இருப்பதால் மிகவும்

[ திரு. அ. ராமச்சந்திர ராயர் ] [ 20th March 1963 ]

கஷ்டமாக இருக்கிறது. பஞ்சாயத்து யூனியனிடமிருந்து பொதுப்பணித் துறையினர் அதை எடுத்துக்கொண்டு அந்த வேலையை பூர்த்தி செய்து விட்டு, அதற்குள்ளுள் சர்சார்ஜ் அவர்களிடமிருந்து “கிளைம்” செய்து கொள்ளலாம்.

அடுத்தபடியாக, சிதம்பரம் அண்ணாமலை யூனிவர்ஸிட்டியிலிருந்து சிதம்பரம் நகரத்திற்குப் போக நடுவில் ரயில் பாதையைக் கட்டக் வேண்டியிருக்கிறது. ரயில் பாதையை கிராஸ் செய்வதற்குக் கீழ்பாலம் ஒன்று அமைத்துத் தந்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

நமது பொதுப்பணித் துறையானது சென்ற 15 ஆண்டு காலமாக, நாம் சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு ரோடுகள் வசதி, கட்டிட வசதி செய்து கொடுப்பதற்கான திட்டங்களை நல்ல முறையில் நிறைவேற்றிக்கொண்டு வருவது நமக்குக் கண்கடாகத் தெரிந்த விஷயம். அதைப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. குறிப்பாக அந்த இலாகாவை கண்காணிக்கும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உற்சாகத்துடன் அதிக அக்கறையோடு ஆங்காங்குச் சென்று நேரில் குறைகளை கவனித்து அவைகளை நிவர்த்தி செய்து வருவது பாராட்டுக்குரியது. இந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டம் முடிவடைவதற்குள் ஆங்காங்கு நல்ல முறையிலே கட்டிடங்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டு, நல்ல ரோடு வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படும் என்று நம்புகிறேன்.

புவனகிரியில் இதுவரையில் “ஒன்வே டிராபிக்” இருந்துகொண்டு வந்தது. இப்பொழுது போலீஸார் அதை எடுத்துவிட்டார்கள். காரணம், அருகாமையில் உள்ள ரோடு சரியான முறையில் இல்லாததினால் அதை எடுத்துவிட்டார்கள். “ஒன்வே டிராபிக்” இருந்ததினால் புவனகிரிக்கு ரொம்பவும் சவுகரியமாக இருந்தது. ஆகவே, ஹைவேஸ் டிபார்ட்மென்டார் இதை நல்ல முறையில் கண்காணித்து இந்த ரோடை போட்டுக் கொடுக்கும்படி ரொம்பவும் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

**திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் :** மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கையின்மீது கொண்டுவரப்பட்ட ருள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தச் சபையிலே பேசிய அங்கத்தினர்கள் சிலர் இந்தத் துறையினர் தங்கள் தொகுதியிலே பிரமாதமான வேலைகளைச் செய்திருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால், எனது தாலூகாவைப் பொறுத்தவரைக்கும் இந்தத் துறையிலே அதிகமான வேலைகள் செய்யப்படவில்லை என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தத் துறையிலே கட்டப்படுகிற கட்டிடங்கள் மிக மிக மோசமாக இருக்கின்றன. பழங்காலத்துக் கட்டிடங்களையும் இப்பொழுது கட்டப்படுகிற கட்டிடங்களையும் பார்க்கும்பொழுது, இந்தக் கட்டிடங்கள் எவ்வளவு மோசமாக இருக்கின்றன என்பது நன்கு தெரியும். குறிப்பாக எனது தொகுதியைச் சேர்ந்த திருவாடானை யூனியன் கட்டிடம் திறப்பு விழா ஆகி ஒரு வருடத் திற்குள்ளாக பழுது பார்க்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டு, மெயின்டினென்ஸ் எஸ்டிமேட் போட்டு அனுப்பியிருக்கிறார்கள். கட்டிடம் கட்டுமோதே நல்ல முறையில் கண்காணித்துக் கட்டியிருந்தால், ஒரு வருஷத் திற்குள் ரிப்பேர் செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்குமா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

மற்றொரு கட்டிடமும் அதைப் போலத்தான். அதை நான் குறிப்பிட விரும்பவில்லை. கட்டிடம் கட்டிக் கொண்டிருக்கும்போதே மழைக்கு மழை கரைந்து கொண்டிருக்கிறது கரையக் கரைய, செமண்டை வைத்து ஒட்டிக்கொண்டே இருக்கிறார்கள்.

**கனம் திரு. வெ. ராமையா :** அந்தக் கட்டிடத்தின் பெயரைத் தெரிவிக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

**திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் :** வேண்டுமென்றால் அமைச்சர் அவர்களிடம் தனியாக எழுதிக் கொடுக்கிறேன்.



20th March 1963]

கனம் திரு. வெ. ராமையா : கனம் அங்கத்தினர் கட்டிடத்திலே இருக்கும் குறைகளைச் சொல்லுவதினால், அந்தக் கட்டிடத்தைக் குறிப்பிடும் படிக்கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம் : அது தேவகோட்டை யூனியன் கட்டிடம். கரைந்து கரைந்து போய்க்கொண்டே இருக்கிறது. ஒட்டி வைத்துக் கொண்டு போகிறார்கள். இப்பொழுது அதை நேரடியாக நான் காண்பிக்க முடியும். இந்தக் கட்டிடங்கள் தரக் குறைவாகப் போவதற்குக் காரணம், கண்டிராக்டர்களைக் கண்டித்து வேலை வாங்காமல் இருப்பதுதான். பெரும் பகுதி ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் இந்த காண்டிராக்ட் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். என்னுடைய கனம், உதவி என்ஜினியர்களும் சூப்பர்வைசர்களும் அவர்களைக் கண்டித்து வேலை வாங்க முடியாததன் காரணமாக, இந்தக் கட்டிடங்கள் இவ்வளவு மோசமாக இருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் சுந்தரபாண்டியிலிருந்து திருப்பாலக்குடி வரை கோஸ்டல் ரோடு இருக்கிறது. இடை இடையே பாலம் இல்லாமல் இருப்பதனால் அதிலே போகின்ற பஸ்கள் சிறிய மழை பெய்த உடனே நன்று போகக் கூடிய நிலையில் இருக்கின்றன. அந்த ரோடில் உடனடியாக எடுத்து, அந்தப் போக்குவரத்தை சீர்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திருவாடையிலிருந்து எம்பல் வரை ஒரு ரோடு போடுவதற்கு என்ஜினியர்கள் பார்வையிட்டார்கள். ஆனாலும் அந்த ரோடில் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யாமல் இருக்கிறது. அந்த ரோடில் அமைத்தவிட்டால் ராமநாதபுரத்திலிருந்து புதுக்கோட்டையையும், புதுக்கோட்டையிலிருந்து திருச்சியையும் வெகு சீக்கிரத்தில் இணைக்கக்கூடிய நிலை ஏற்படும். 10 அல்லது 12 மைல் தூரமுள்ள இந்த ரோடில் போட்டால், ரல்ல ஒரு இணைப்பு ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும். ஆகவே இதை சீக்கிரமாகப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

எனது தொகுதியிலே, அனுமந்தக்குடி—ஏறியூர் ரோடு சாங்ஷன் செய்யப்பட்டு நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அது கண்ணமாங்குடி யூனியன் வழியாக போகிறது. அந்த ஊருக்கு பஸ் ஸ்டாட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தேர்தல் காலத்திலே கொடுக்கப்பட்டு, இப்பொழுது பஸ் போகாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஊரிலே யூனியன் ஆபீஸ் இருக்கிற காரணத்தினால், அதை வைத்தாவது, எம்.எம்.ஜென்ஷி என்று சொல்லி நிறுத்திவிடாமல், இந்த ரோடில் போட்டுக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

காரைக்குடிக்கும் தேவகோட்டைக்கும் இடையிலே, காரைக்குடி முனிசிபல் எல்லையில் இருக்கிற ரோடு மிக மிக மோசமாக இருக்கிறது. எப்பொழுதும் அந்த ரோடு கவனிக்கப் படாமல் இருக்கிறது. அது முனிசிபல் எல்லையைச் சேர்ந்தது. அமைச்சர் அவர்களும் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அது கவனிப்பாரற்றுக் கிடக்கிறது. தேவகோட்டைக்கு அந்தப் பக்கம் நன்றாக இருக்கிறது. அதே மாதிரி காரைக்குடிக்கு இந்தப் பக்கமும் நன்றாக இருக்கிறது. காரைக்குடி முனிசிபல் எல்லையில் மோசமாக இருக்கிறது. போக்கு வரத்து நிறைந்த இடம். ஆகவே அதை உடனடியாகச் செப்பணிட்டுக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

பிற்பட்ட கிழக்கு ராமநாதபுரம் பகுதிக்கு இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே ரூ. 34 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டதாகச் சொல்லப்பட்டது. ஆனால் என்னுடைய திருவாடையினத் தொகுதியிலே திட்ட வேலை எதுவும் செய்யப் படவில்லை. 1½ லட்சம் ரூபாய் செலவிலே ஒரே ஒரு ரோடு கொடுக்கப்பட்டது. அதுவும் ஒரு காங்கிரஸ்காரரின் ஒத்தை வீடுக்காக கொடுக்கப்பட்டதே தவிர, மக்களுக்குப் பிரயோசனப்படுவதாக இல்லை. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே கிழக்கு ராமநாதபுரத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற ரூ. 27 லட்சத்திலே, திருவாடையினத் தாலுக விற்குப் பெரும் பகுதியைச் செலவு செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

[திரு. கே.ஆர். ஆர்.எம். கரியமாணிக்கம் அம்பலம்] [20th March 1963]

பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகளுக்கு நபர் ஒன்றுக்கு 40 ந. பை. வீதம் ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அது போதாது. பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகளுக்கு அதிகமாக ஒதுக்கிக் கொடுத்து நல்ல முறையில் பராமரிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தொண்டி பழங்காலத்துத் துறைமுகம். அது இப்பொழுது ஒரு நல்ல துறைமுகமாக ஆக்கப்படாமல் இருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கொடுக்கப்பட்ட அறிக்கையிலே, கரூர்—திருப்புவனவாசல் சாலையை உயர்தர சாலையாக அமைக்க ரூ. 7.75 லட்சம் செலவு செய்யப்போவதாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ரோடிலே அபிவிருத்தி செய்வதற்காக செலவு செய்திருப்பதாக என்ருத் தெரியவில்லை. ஆவுடையார் கோவிலிலிருந்து திருப்புவனவாசல் வரை செப்பனிட்டால்தான் பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படும். ஆகவே ஆவுடையார் கோவிலிலிருந்து திருப்புவனவாசல் வரை நல்ல முறையில் உடனடியாகச் செப்பனிட்டுத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். புதுவயல்—அறந்தாங்கி ரோட்டில், புதுவயல் தாண்டியதும் 10 மைல் தூரத்திற்கு மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்களுக்கும் இது தெரிந்திருக்குமென்று நினைக்கிறேன். உடனடியாக இவற்றை எல்லாம் கவனித்துச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

\* திரு. வி. எஸ்.எம். நாபுரி: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து, என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

குடியிருப்புக்கு அடுத்தபடியாக, மக்களுக்குப் போக்குவரத்து மிகவும் இன்றியமையாத ஒன்று. நல்ல முறையிலே பல ரோடுகளைச் செப்பனிடும் பல வேலைகளைச் செய்தும் வருகின்ற இந்த இலாக்காவினரையும், அமைச்சர் அவர்களையும் நான் பாராட்டுகிறேன். அதோடு என்னுடைய தொகுதியிலே செய்ய வேண்டிய சில வேலைகளையும், செப்பனிடப்பட வேண்டிய சில மராமத்து வேலைகளையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

பஞ்சாயத்துகளுக்கு உள்ள நிதி வசதியையும், இதர வசதிகளையும் வைத்துக்கொண்டு பார்க்கும்பொழுது, ஒரு மைலுக்கு மேற்பட்டுள்ள ஒவ்வொரு கிராமச் சாலையையும் யூனியனுக்கே விட்டுவிடுவது நலமாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன். அதுபோன்று யூனியன்களுக்கு என்று கொடுக்கப்பட்டுள்ள சில பஸ் மார்க்கங்கள் சில இடங்களிலே யூனியன் பராமரிப்பில் இருக்கிறது. யூனியனுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட நிதியிலிருந்து, இந்தச் சாலைகளைப் பராமரிப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. இந்த ஆண்டில் மருதமலைலிருந்து மத்தியபாளையம் போன்ற பல மார்க்கங்களை பெருவழித் துறையினர் எடுத்துக் கொண்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அதற்காக அவர்களை நான் பாராட்டுகிறேன். அது மட்டுமல்ல, இன்னும் சில ரோடுகள் இருக்கின்றன. கோவையிலிருந்து மாம்பட்டி வழியாக குப்பனூர் போகும் ரோடு, கோயம்பத்தூர் மேட்டுப்பாளையம் ரோடிலிருந்து தொண்டாமுத்தூர், நாசிரமம் வழியாகப் போகும் ரோடு. இவை யூனியனுக்குச் சொந்தமானவை. இவைகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு நடத்த வேண்டும். இந்த ஆண்டிலேயே எடுத்துக்கொண்டால் நலமாக இருக்கும். பல பாலங்கள் கட்ட வேண்டியதாக இருக்கின்றன. கோவையிலிருந்து மேட்டுப்பாளையம் போகும் ரோடிலிருந்து தொண்டாமுத்தூர் போகும் ரோடில் சங்கனூர்பள்ளம், வடிவடிகள் ஆகியவைகளுக்கு அங்கே பெரிய பாலம் அமைத்துத் தர வேண்டும். அப்பொழுதுதான் அங்கு போக்குவரத்துக்கு சலபமாக இருக்கும். இப்படிப்பட்ட வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.



20th March 1963] [திரு. வி. எல்லம் நாயுடு]

பெருவழித்துறையில், குறிப்பாக சிறுவாணி ரோடு, கோயம்பத்தூர் ரோடு கோரணைச் சேர்க்கும் ரோடு, இந்த இரண்டு மாகாணங்களுக்கும் தொடர்பு ஏற்படக்கூடிய ரோடு. அதைப் போட்டுக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கோயம்பத்தூர் சிறுவாணி ரோடையும் அவற்றில் பாலங்கள் கட்டும் வேலையையும் சிறிய கல்வர்ட்கள் கட்டுவதாகவும் இருக்கிறது. அவற்றைப் பெருவழித் துறையில் எடுத்துக்கொண்டால் நலமாக இருக்கும். காட்டிலாக அமைச்சர் அவர்களும் இப்பொழுது இங்கே இருக்கிறார். சிறுவாணி மலைமீது ரோடுகள் இல்லாத காரணத்தால் அங்கு போக முடியவில்லை. ஜீப்புகள் முதற்கொண்டு போக முடியவில்லை. ஆகவே அங்கு ரோடு போட்டுக்கொடுத்து போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதை நல்ல முறையில் போட்டுக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதைப்போலவே அட்டப்பாடி ரோடு, இதுவும் ஒரு இன்றியமையாத ரோடு. அங்கே பல பாலங்களைக் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைத் துரிதமாக முடித்துக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அது பாரஸ்ட் ஏரியாவில் இருப்பதால் வண்டிகள், லாரிகள் போக முடியாமல் இருக்கின்றன. மலை மேல் போவதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்த ரோடுகளைப் போட்டுக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பெரியநாயக்கன்பாளையம் வட்டாரத்தில் மேட்டுப்பாளையம் ரோடிலிருந்து பிளீச்சி கிராமம், ஒன்னி பாளையம், கரிச்சிபாளையம் போக வேண்டிய ரோடு இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட பெரிய கிராமங்களுக்குப் போவதற்கு வசதி கிடையாது. வண்டிகள் போவதற்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இந்த ரோடைப் போட்டால் கோயம்பத்தூர் அவினாசி தாலுகாவை இணைக்கக்கூடியதாக இருக்கிறது. ஆகவே இந்த ரோடையும் எடுத்துச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

முன்றாவதாக சிறிய சிறிய கல்வர்ட்களைக் கட்ட வேண்டியதாக இருக்கிறது. தொண்டிமுத்தூர் ந. சிபுரம் வழியாக வெள்ளியங்கிருக்கு ஒரு ரோடு போகிறது. அங்கே ஒரு ஆண்டவன் கோவில் இருக்கிறது. அநேகம் யாத் திரிகர்கள் போகிறார்கள். அது மலைப் பிரதேசத்தில் இருக்கிறபடியால் யாத் திரிகர்கள் செளகரியமாக போக அங்கு ஒரு ரோடைப் போட்டுக் கொடுக்கும் படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அது பாரஸ்ட் இலாகாவின்மீது இருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. ஆகவே ஆலயத்திற்குப் போவதற்கு யாத் திரிகர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

\* திரு. பி. முருகையன் : மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானிய கோரிக்கையின் மீது கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரே பணியை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை நான் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பொதுப்பணித்துறை நிர்வாகம் புதுக்கோட்டைப் பகுதியில் சில இடங்களில் சரியானபடி நடவடாமல் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. கிராமப் புறங்களில் ரோடு போடும்போது பட்டா நிலங்களில் ரோடுகளை அமைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனால் பண விரயமும், காலதாமதமும், தகராறுகளும் அதிகரிக்கின்றன, பல ரோடுகள் குறுகலாக இருக்கின்றன. அங்கு எல்லாம் நில ஆர்ஜிதம் செய்வதற்குக் கால தாமதம் ஏற்படுகிறது. ரோடுகள் போட பட்டா நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்திருப்பதால் ரோடுகளைப் போட முடியாமல் பல தகராறுகள் இருக்கின்றன. இவ்வாறு நான் பேசிக் கொண்டிருக்கின்ற நேரத்தில் கனம் விவசாய அமைச்சர் ரோடுகளை நான் சுற்றிப் போடச் சொல்வதாக சாடையாகக் காட்டுகின்றார்.

கனம் திரு. பூ கக்கன் : ரோடுகள் போடுவதாக இருந்தால் சில இடங்களில் புறம்போக்கு நிலங்களில் ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி இருக்கக் கூடாது. புறம்போக்கு நிலத்தில் அவர்கள் வரக் கூடாது.

[20th March 1963]

**திரு. பி. முருகையன் :** புறம்போக்கு நிலங்கள் இருக்கும்போது பட்டா நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்து ரோடு போடக்கூடாது என்பதைக் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குன்னண்டார்கோவில் பகுதியில் செங்குர்ப் பகுதிகளில் இப்படிப்பட்ட தகராறுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அதை இங்கே கட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தைப் பற்றிக் கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், அங்கு வேண்டிய பராமரிப்பு கிடையாது. ஆதனக் கோட்டை-ஆலங்குடி, ஆலங்குடி-அரிமளம் ரோடுகள் நல்ல முறையில் இல்லை. அவற்றைச் சீர்படுத்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. தேசிய நெருக்கடியின் காரணமாகவோ என்னமோ அது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பஞ்சாயத்து யூனியனில் இதைப்பற்றி தீர்மானம் கொடுத்தும், D.D.C.-ல் தீர்மானம் போட்டு அனுப்பியும் அது இன்னும் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட ரோடுகளில் போக்குப் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்வோர்கள் பல துன்பப் படுகிறார்கள். இதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நேரடியாக கவனித்து அதை நல்ல முறையில் கவனித்து செப்டைட் வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். தட்டாமனைப்பட்டிக்கு பக்கத்தில் மகராஜசமுத்திரம் என்ற இடத்தில் பரலம் கட்டுவதற்கு ஐம்பது ஆயிரம் ரூபாய்க்கு திட்டமிடப்பட்டு இருப்பதாக எனக்கு தகவல் கிடைத்திருக்கிறது. அந்தத் திட்டம் இது வரைக்கும் எந்தக் காரணத்தாலோ எடுத்து நிறைவேற்றப்படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. தட்டாமனைப்பட்டி வழியாக தஞ்சாவூர் செல்லும் ரோட்டில் கல் பரப்பப்பட்டு சுமார் ஒரு வருட காலமாக ரோடர் விடாமல் அப்படியே கிடக்கிறது. தேசிய நெருக்கடியை உத்தேசித்து காலதாமதம் செய்யாமல் உடனடியாக அந்தப் பாலத்தைக் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்பதோடு மேல்படி ரோட்டையும் பழுது பார்த்துக் கொடுக்க வேண்டுமாய் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஆலங்குடி தாலுகா அலுவலகத்திற்கு மின்சார செதி வழங்கப்பட வேண்டும் என்று பல முறை இதைப்பற்றிச் சொல்லியும் தீர்மானங்கள் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தில் கொண்டு வந்தும் அது கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. ஆகவே அத்தத் தாலுகா அலுவலகத்தில் வேலை செய்யும் பணியாட்களுக்கு மின்சார வசதி செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்வதோடு அங்கு மின்சார வசதி இல்லாத காரணத்தால் அங்குள்ளவர்கள் மிகுந்த சிரமத்திற்கு உள்ளாகிறார்கள். இதனை உடனடியாகச் செய்து கொடுக்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வல்லநாட்டுக் கண்மாய்க்கு சுமார் ஏழு மைல் நீண்ட கரை இருக்கிறது. எரியில் முழு அளவிற்கு மழை காலங்களில் தண்ணீர் பெருகுகிற காரணத்தால் அங்குள்ள ஆய்க்கட்டார்கள் நாலேந்து மைல்கள் சுற்றிச் செல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால் அங்கு ஒரு பாலத்தைக் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். வல்லத்திரா கோட்டையிலிருந்து ஆயக்கட்டுக்குச் செல்லும் ரோட்டில், வல்லத்திரா கோட்டைக்கு அருகில் ஒரு பாலத்தைக் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ஆலங்குடி கரம்பக்குடி பகுதியில் இருக்கிற மருத்துவ கட்டிடங்கள் நல்ல முறையில் இல்லை. கரம்பக்குடியில் தாய் சேய் நல விடுதியையும் இணைத்து 5 பக்கைகள் கொண்ட வார்டுகளையும் அவைகளுக்கு நல்ல கட்டிடங்களைக் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்பகுதி ரொம்பவும் மருத்துவத் துறையில் பிற்போக்கான நிலைமையில் இருப்பதால் கரம்பக்குடி மருத்துவ விடுதிகளை விரைவில் கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சிமெண்ட் பற்றாக்குறை காரணமாக பல கட்டிடங்கள் பஞ்சாயத்து யூனியனால் கட்ட முடியாமல் இருக்கிறது. இதைக் கவனித்து சிமெண்டை உரிய காலத்தில் வழங்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அப்படிச் சொடுத்து அந்த வேலைகளை விரைவில் ஆரம்பிக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக புதுக்கோட்டை பகுதியில் உள்ள திரப்பூர் அருகில் குண்டாற்றில் ஒரு பாலம் கட்டினால் தென்பரத்தில் உள்ள பல கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்குப் போக்கு வரத்திற்கு சௌகரியம் ஏற்படும்.



20th March 1963] [திரு. பி. முருகையன்]

ஆகையால் பாலம் ஒன்று கட்டிக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்வதற்கு உடனடி அக்கறை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக திருச்சி மாவட்டத்தில் உள்ள உயர்நிலைப்பள்ளிகளில் தலைமை ஆசிரியர்களுக்கு வீட்டு வசதி இல்லை. கரம்பக்குடி உயர்நிலைப்பள்ளியில் மட்டிலும் தலைமை ஆசிரியருக்கு தங்குவதற்கு வீடு இருக்கின்றது. மற்ற தலைமை ஆசிரியர்களுக்கு வீடு இல்லாமல் இருக்கிறது. அங்குள்ள உயர்நிலைப்பள்ளி ஆசிரியர்கள் தங்குவதற்கு வீட்டு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் அதைப்போலவே மற்ற தலைமை ஆசிரியர்களுக்கும் வீட்டு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுவதோடு, ஆரம்பப்பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும் இப்படிப்பட்ட வீட்டு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கூற ஆசைப்படுகிறேன். புதுக்கோட்டை பகுதியில் உள்ள சில கண்ட்ராக்டர்களுக்கும் அங்குள்ள அதிகாரிகளுக்கும் முடித்த வேலைகள் அளவெடுக்கும்போது சில தகராறுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. செய்த வேலைகளுக்கு பில் கட்டப்படதிலும் தாமதம் ஏற்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட தகராறுகளை நிவர்த்தி செய்து, நல்ல முறையில் இதைச் செயல்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கிராமப் புறங்களில் சில சாலைகள் செப்டனிடர்ப்பாடம் இருக்கின்றன. இவைகளை நல்ல முறையில் செப்டனிட், நன்கு பராமரிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொண்டு நேரமில்லாத காரணத்தால் என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

\* திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் பொதுப் பணித்தறை, பெரு வழித்தறை பற்றிய மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து, ஒரு சில கருத்துக்களை நான் கூற முன்வந்தள்ளேன். பொதுவாக, சுதந்திரம் பெற்ற பிறகு ரோடுகளெல்லாம் நல்ல முறையில் கண்காணக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதுவும், அரசாங்கத்தால் ஏற்றுக்கொண்ட ரோடுகள் எல்லாம் நல்ல முறையில் தார்போடப்பட்டு, நன்றாகப் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால், இப்பொழுது பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் ஏற்றடுத்தப்பட்ட பிறகு, அவர்களுக்கு டிஸ்பிரிக்ட் போர்டு ரோடுகளைக் கொடுத்தவுடன் அவர்களால் அவற்றைச் சரிவரப் பராமரிக்க முடியாத நிலைமை இருந்து வருகிறது.

குறிப்பாக, தஞ்சை ஜில்லாவில் எந்த விதமான கருங்கல் வசதியும் கிடையாது. சிவப்புக் கப்பிகூடக் குறைந்து விட்டது. எதற்கெடுத்தாலும், திருச்சியிலிருந்தோ, தென்னாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள பைலத்திலிருந்தோ கற்கள் கொண்டு வரவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் எங்கள் ஜில்லாவில் இருக்கிறது. ஆகையால், ரோடு போட எந்தக் காண்டிராக்டரும் முன் வருவதில்லை. என்னுடைய பகுதியில் நல்லடை ரோடு இருக்கிறது. நான்கு ஆண்டுகளாகக் காண்டிராக்டர்களுக்கு விட்டும் ஒருவர் காண்டிராக்ட் எடுத்து, பிறகு விட்டு விட்டார். பின் ஒருவர் எடுத்து நடத்தியிருக்கிறார். அதன் காரணமாக அங்கே ரோடுகள் போட அதிக ரேட் கொடுக்கும் நிலைமையைக் கொண்டுவர வேண்டும். மற்ற ஜில்லாக்களுக்கு ஒதுக்கும் தொகையைவிட தஞ்சை ஜில்லாவுக்கு அதிகப்படியாகத் தொகை ஒதுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை (ஈஸ்ட் கோஸ்டல் ரோடு)-யைப்பற்றி ஒவ்வொரு பட்ஜெட் விவாதத்தின் போதும், இந்த மானியம் வரும்போது சொல்லப்பட்டு வருகிறது. கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை என்று சொல்லும் போது, இது ஏதோ புதிதாக எடுத்து, அதற்கு செலவு அதிகமாக இருக்கும் என்று என்னைவதற்கு இடமில்லை. இருக்கும் ரோடுகையெல்லாம் ஒன்று சேர்க்கும் நிலையில்தான் இருந்து வருகிறது. அதைச் சேர்த்து, சாக்காரே மெயின்டினன்ஸ் செய்தால் கடற்கரையோரமாக எல்லாவற்றிற்கும் சாதகமாக இருக்கும். ஒரு பாதுகாப்புச் சாலையாகவும் அதை ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். கடற்கரையோரமாக ஸ்டெக்ஸிங் நடக்க

[ திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் ] [ 20th March 1963 ]

கிறது. அதைக் கண்டு பிடிக்க ஜீப்கூடக் கடற்கரையோரமாகப் போக முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. இதை உத்தேசித்து, இணைப்பு வேலையை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பி.பிள்யூ.டி., ஹைவேஸ் என்று இரண்டு அமைப்புகள் இருந்தாலுங்கூட, இன்னும் எப்போதும் ஒத்துவராத நிலைமை இருந்து வருகிறது. ஒரு ரோடை ஹைவேஸ் எல்ல வரையில் போட்டுவிட்டு அத்துடன் அவர்கள் விட்டு விடுகிறார்கள். பி.பிள்யூ.டி. கரை அப்படியே இருந்து விடுகிறது. அதைக் கேட்டால், “இன்னும் அது வெஸ்ட் செய்யப்படவில்லை” என்று சொல்லப்படுகிறது. இதனால் தாமதம் ஆகிறது. “உடனடியாக இணைப்பு வேலை செய்யவேண்டும். பி.பிள்யூ.டி. கரையாக இருந்தாலும், அதை ஹைவேசுக்குக் கொடுத்துத் தங்கு தடை இல்லாமல் உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டும். திருக்களாச்சேரி-சங்கரன்புத்தல்-மங்கநல்லூர் ரோடு, கொண்டாத்தூர்-பாக்காசாலை ரோடு, கால்நல்லூர்-சின்னங்குடி ரோடு, திருவிளையாட்டம்-திஸ்லையாடி ரோடு இன்னும் முற்றுப் பெறாமலிருப்பது வருந்தத்தக்க விஷயமாக இருக்கிறது. அவற்றில் திருக்களாச்சேரி-மங்க நல்லூர் ரோட்டை சீக்கிரத்திலே மாற்றியமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இந்த மாநிலத்திலிருக்கும் ட்ராவலர்ஸ் பங்களாக்கள் நல்ல முறையில் கண்காணிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இருந்தாலும், சில இடங்களில் அன்று வைத்த மாடத்தைப்போல் இன்னும் அப்படியே இருக்கின்றன. சீர்காழியிலிருக்கும் பங்களா ஒரு மண்டபம் மாதிரி இருக்கிறது. வெளவால் அடைவதற்குத்தான் தகுதியாக இருக்கிறது. மாயூரம் ட்ராவலர்ஸ் பங்களாவும் அப்படியேதான் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் சீக்கிரத்திலே சீர்திருத்தி அமைக்கவேண்டிய வேலைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். அந்த பங்களாக்களில் தங்குவதற்கு ப்ரையாரிடி, அதிகாரிகளுக்கும் அமைச்சர்களுக்கும் தான் இருக்கிறது. ஒரு எம்.எல்.ஏ. தொகுதி வேலையாகத் தங்கியிருந்தாலும்கூட, யாராவது அதிகாரி வந்து விட்டார் என்றால், உடனே காலி செய்து விட்டு விட வேண்டும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. எம்.எல்.ஏக்களும் பெரது மக் களுக்குத் தொண்டாற்றுவதற்காகத்தான் அங்கு தங்கியிருக்கும் நிலைமை இருப்பதால், அவர்களுக்கும் ப்ரையாரிடி முறையில் மாற்றியமைத்துக் கொடுக்கும்படியாக நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

மைனர் இரேஷன் வேலைகளை இதுவரை பி.பிள்யூ.டி. தான் செய்து வந்தது. அதைப் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு கொடுக்கப்போவதாக ஏற்கனவே சொல்லப்பட்டது. அந்த முறையில் நடந்தால் அது நல்ல முறையில் கண்காணிக்கப்படமாட்டாது என்று நான் கருதுகின்றேன். சில இடங்களில் சிறு அணை கட்ட வேண்டுமானாலுங்கூட இன்ஜினீர் வந்துதான் கட்ட வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. சின்ன நதிகளில்கூட சிறு அணைகள் கட்ட வேண்டுமானால், அதற்கு இஞ்ஜினீரின் உதவி தேவை இருப்பதால், அந்த வேலைகளை பி.பிள்யூ.டி.-யிடமே மீண்டும் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நெடுஞ்சாலைகளெல்லாம் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. காரில் போகிற பிரயாணிகளும், நடந்து செல்கிறவர்களும், ஆங்காங்கு தங்கிச் சாப்பிடவும், தண்ணீர் அருந்தவும் ஷெட்டும், அவினியூவும் சில இடங்களில் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதை இன்னும் எல்லா இடங்களிலும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில், மூன்று நான்கு ரோடுகள் டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு அமைப்பில் இருந்து இப்போது பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு விடப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களால் மெயின்டினன்ஸ் செய்ய முடியாத நிலைமையினால், அந்த இடங்களில் ஜனங்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பொதுவாக, தஞ்சை ஜில்லாவில் நிறைய நெல் மற்ற இடங்களுக்கு கொண்டு போக வேண்டியிருக்கிறது. பார்வண்டிகள் ஏராளமாகப் போவதன் காரணமாக மிகவும் சீக்கிரத்திலேயே



20th March 1963] [திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்]

எங்கள் ஜில்லாவில் ரோடுகள் வீணாகப் போகின்றன. திருக்களாச்சேரி-சங்கரன்புத்தல்-மங்கநல்லூர் ரோடு, கொண்டத்தூர்-பாகசாலை ரோடு, காலமநல்லூர்-சின்னங்குடி ரோடு, திருவனையாட்டம்-தில்லையாடி ரோடு இன்னும் பூர்த்தியாகவில்லை. அமைச்சர் அவர்களிடம் சொன்ன தற்கு, நெருக்கடியை உத்தேசித்துத் தள்ளி வைத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அவை தள்ளி வைக்கக்கூடிய ரோடுகள் அல்ல. உதாரணமாக சின்னங்குடி-காலமநல்லூர் ரோடு வெகு காலமாக சாங்ஷன் செய்யப் பட்டு, நலம் அகலையர் பண்ணுகிற சமயத்தில் நின்றுவிட்டால் மீனவர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள். அவற்றைக் கூடிய சீக்கரத்தில் போட்டுக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ரோடுகளின் ஓரத்தில் “ரோட் ஸைன்” இருக்கிறது. அதில் மஞ்சள் கலரைப் பெயினட் செய்து, கருப்பு எழுத்துக்களை எழுதுகிறார்கள். அவை சரியாகத் தெரிவதில்லை. ஏற்கெனவே பூருந்ததுபோல, வெள்ளையில் கறுப்பு மையினால் எழுதினால் நலமாக இருக்கும். அதை மறுபடியும் மாற்றியமைத்தால் தென்கொண்டி ரோடும் என்று தெரிவதுக்கொள்கின்றேன்.

ரோடுகள் பிரிவதற்கு ஒரு பர்லாங்குக்கு முன்னால் ஒரு போர்டு எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். எந்த இடத்தில் நான்கு ரோடுகள் பிரிகின்றனவோ அந்த இடத்தில் எங்கெங்கு போக வேண்டுமென்ற குறிப்பு இருக்கவேண்டும். ஏராளமான ரோட்கள் போகும்போது, எந்தப் பக்கம் திரும்புவது என்று தெரியாமல், ரோடுகள் கூடும்பக்கத்தில் வந்து, அங்குக்கும் போல்ஸ்காரரை எந்தப் பக்கம் திரும்ப வேண்டுமென்று கேட்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால், ரோடுகள் பிரிகிற இடங்களில், பழைய நாள் கைகாட்டி வைத்திருந்ததுபோல, போர்டுகளை வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எல்லாபடைய உரையை முடித்துக்கொள்கின்றேன்.

\* SRI K. S. G. HAJA SHERIFF: Mr. Deputy Speaker, Sir. I rise to speak in support of the various Demands moved by the Hon. Minister for Public Works. Sir, in any developing economy, power and transport should precede. I am very happy to state that in our State these two wings have developed very well. I have travelled very extensively both in our State and in other States including Northern States by car and I can say without any fear of contradiction that the roads that are developed in our State are in excellent condition when compared to the roads in other States. I should therefore like to congratulate the Hon. Minister for Public Works and the various officers connected with these Works on doing very good and excellent services.

I would like to give a suggestion to the Government. If the Hon. Minister could give statistics of the volume of traffic that has passed on these roads, both lorry and passenger traffic, that would give us an opportunity to study and appreciate how far these developments have been taken advantage of both by the passenger and commercial traffics. I hope there will not be any very insurmountable difficulty in giving these statistics. Last night I was reading in a daily that the amount of tax paid by bus-owners in the private sector in this State, for about nine months in the year, was to the tune of Rs. 5 crores and over. This goes to a considerable extent to show how roads are being utilised, how transport has developed and how they were co-operating with Government. Although the roads have developed to a tremendous extent, the development of canals is almost nil. It is not a very happy situation because when we are trying to develop the economy of our

[Sri K. S. G. Haja Sheriff] [20th March 1963]

country, we should try to see that all means of transport are being developed so that cheaper commodities could be transported by canal. We have been told that the Hon. Minister went recently on a survey of Buckingham Canal. I do hope that he would submit a statement of his observations and how he is going to develop this canal. It will be a very good thing if this canal is developed because it is a useful canal capable of transporting goods at cheap cost. Development of this canal to a considerable extent might result in the stoppage of bad water and the odour which is a source of constant nuisance to the citizens of Madras City.

I am very happy to learn that the traffic Engineering Cell which was created conducts speed and filed surveys in Madras City roads and suggests improvements in traffic. This has done good work and the congestion at places like Mount Road and other places have to a considerable extent minimised. Yet we cannot say that the congestion has been altogether removed. Some years ago there was a proposal to construct fly-over roads at Poonamallee High Road and also construct sub-ways at Mount Road. I do not know at what stage these two matters stand. I think those proposals should be considered and proper steps taken to see that traffic congestion is minimised to the extent it can be done because day by day the number of vehicles that are coming to this City is increasing because of various factors like growth of industries in and around the City. So there is more and more growth of economic activity and due to that there is enormous amount of traffis, both passenger and lorry traffic. Therefore if proper steps are not taken now, it would become weildy after a couple of years and I am sure Government will find that they will have to spend much more than that what they have to spend now. In this connection I am also to state that the Commissioner of Police, Madras has given a Master Plan about a couple of years ago. I do not know at what stage that plan also, stands and how far the Government have considered his recommendations.

Coming to minor ports, I am very happy to note that Government have taken over the development of two important minor ports, viz., Cuddalore and Nagapattinam. As a matter of fact, I have been one of those who had been suggesting that minor ports should be developed because the maior port of Madras has almost touched the extreme end in handling cargo. They are now handling more than about three million tons of cargo and if bunch of steamers come there congestion is being created resulting in loss to shipping and trade there. It is a national loss. If the minor ports are developed and kept in a very effective manner, these steamers specially those that come with homogenous cargo could be diverted to those ports and thereby not only those ports will be developed but also the problem of utilising more wagons and other forms of transport could be solved. Other minor ports which are also playing a very useful and important role should also be developed. The Hon. Minister has said about the development of two other ports, viz., Colachel and another port. May I suggest to the Hon.



29th March 1963] [Sri K. S. G. Haja Sherieff]

Minister that a small and suitable Committee be formed so that this Committee can go and make a survey of what are the minor ports that can be developed economically and usefully to our best advantage I am making this suggestion because now we are putting forth all our efforts to export more and more cargo particularly to overseas markets. The idea is to export even at the sacrifice of internal demand so that we can earn more the much-needed foreign exchange to buy capital machinery and other important things. No doubt minor ports have their own restrictions but in spite of that they can certainly play a very useful and important part in our economy. If Cuddalore port is not developed then we could not handle 3 lakhs tons of iron ore for our export. If our minor ports are developed I am sure the trade also will develop. For developing any minor port, it is very essential that there should be large number of boats at that port as otherwise it will not be possible for steamers to work their cargo and complete quickly. In this connection I may say that Mysore and Andhra are giving finance to boat-owners to construct small boats. The Government advance money first and then collect it by instalments. I would like our Government to consider such a proposal so that those who want to construct boats can make use of the help and opportunity given to them and develop the boat building industry.

\* திரு. எம். ஆர். கிருஷ்ணமூர்த்தி : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் பொதுப் பணித்தறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்தள்ள மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள அறிக்கையின்படி இந்த மானியத்தில் நெடுஞ்சாலைத் துறையினர், மாவட்டத் துறையினர், பஞ்சாயத்துத் துறையினர் என்று தனித்தனியாக 3 பிரிவுகள் செயல்படும் வகை இருக்கிறது. என்றாலும் மற்ற இரண்டு துறைகளிடம் உள்ள ரோடுகளைக் காட்டிலும் பஞ்சாயத்து யூனியன் துறையில் இருக்கும் சாலைகளின் நீளம்தான் போக்குவரத்துக்கு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை அந்த அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்தச் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கு பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு ஜனத்தொகை அடிப்படையில் ஒரு நபருக்கு 40 காசு வதம் மானியம் அளிக்கப்படும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அந்த வகையில் காட்டு மன்றர் கோயில் பஞ்சாயத்து யூனியன் 80 ஆயிரம் மக்கள் ஜனத்தொகை கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில் 25 ஆயிரத்தான் மானியம் கொடுக்கின்றார்கள். ஆனால் 30 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட ரோடுகளை அவர்கள் பராமரிக்க வேண்டியிருக்கிறது. குறிப்பாக அதில் இரண்டு பஸ் ஓடும் சாலைகள். காட்டுமன்றர் கோவிலிலிருந்து கொள்ளிடக் கரை வரைக்கும், காட்டுமன்றர் கோவிலிலிருந்து மிஸ்தருட்டி வரைக்கும் பஸ் போகிற இரண்டு சாலைகளை அந்த பஞ்சாயத்து யூனியன் மராமத்து செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இந்த இரண்டு சாலைகளுக்குமே 12 ஆயிரம் செலவு செய்கிறார்கள். இப்போது அந்த ரோடுகள் எல்லாம் நன்றாக இல்லை, இப்படிச் செலவு செய்தும் மழை காலங்களில் பஸ்கள் ஓடாமல் நின்று விடுகின்றன. சாலை அப்படி இருக்கிறது. அதனால் மக்களுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் மானியத் தொகையை அதிகப்படுத்த வேண்டும் அல்லது பொதுப் பணித் துறையினரே எடுத்துக்கொள்ளக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அனைக்கரையிலிருந்து கடல் கரை வரை இடது கொள்ளிடக் கரையில் 22 மைல் நீளச் சாலை இருக்கிறது. அந்த ரோடு மன்ற ரோடு; போக்குவரத்துக்குச் சரியாக இல்லை. வெள்ள நிவாரணத்துக்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிதியில் 40 லட்சம் ரூபாய் மீது இருப்பதாகவும் அறிகிறேன். அந்தப்

[திரு எம். ஆர். கிருஷ்ணமூர்த்தி] [20th March 1963]

பணத்தைக் கொண்டு சிகப்புக் கப்பி போட்டு இந்தச் சாலையை போக்கு வரத்துக்கான முறையில் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று அணைக்கரையிலிருந்து காட்டுமன்னார்குடி வரை வடவாற்றங்கரைச் சாலை 12½ மைல் நீளமுள்ளது. அந்தச் சாலையை நல்ல முறையில் அமைத்துத் தந்தால் அந்தப் பகுதியிலுள்ள 40, 50 கிராம மக்களுக்குப் போக்குவரத்துக்கு வசதியாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள பல கிராமங்கள் இராசன்வாய்க்கால் அருகில் அமைந்திருப்பதால், கொள்ளிடக் கரையிலுள்ள உட்கிராமங்களுக்குச் செல்லப் போக்குவரத்து வசதி இல்லை. அந்தப் போக்குவரத்து வசதியைப் பெருக்கும் வகையில் பாலங்கள் அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தப் பகுதியில் வாழக்கூடிய மக்கள் வசதியற்ற நிலையில் இருப்பதால் அவர்கள் பங்குத் தொகையைக் கொடுக்க முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கமே முழுச் செலவையும் ஏற்று போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள முட்டம் கிராமத்தில் கிட்டத்தட்ட 2,000 மக்கள் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ ஐயாயிரம் காலநடைகள் இருக்கின்றன. அந்தக் காலநடைகளை மேய்ச்சலுக்குக் கொண்டு செல்ல வேண்டுமென்றால் கொள்ளிடக்கரைக்குச் செல்லவேண்டும். அதற்கு இராசன் வாய்க்காலைக் கடந்து செல்லவேண்டுமென்று சொன்னால் அதிலே ஆறு அடி தண்ணீர் போய்க்கொண்டிருக்கும். அதன் காரணமாக அங்குள்ள மக்கள் மிகுந்த தொல்லைக்குப்பாடுகிறார்கள். அங்கு ஒரு பாலம் கட்டவேண்டுமென்று சொன்னால் 80,000 ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகும் என்று அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். அந்தத் தொகையை அந்த ஊர் மக்கள் செலுத்த முடியாத நிலைமையில் இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். அரசாங்கமே அந்தச் செலவை ஏற்று பாலத்தைக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்குடியிலிருந்து சிதம்பரம் வழியாக சென்னைக்கு வரும் வழியானது மிகவும் குறுகலான ரோடாகவும், லைவுகள் மீடுந்ததாகவும் இருப்பதால் பல பஸ் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. சாலையை நேராகவும், அகலமாகவும் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீமுஷ்ணம் பக்கத்தில் உள்ள கிராமங்களுக்குச் செல்ல போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இருப்பதால், கார்களோ, ஃபைக்கள்களோ கூடப் போக முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அந்தக் கிராமங்களுக்குச் செல்ல வேண்டுமானால் காடு வழியாகத்தான் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. அந்தந்தப் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு உரிமை கொடுத்து, நிதி வசதி கொடுத்து அந்தக் கிராமங்களுக்கு நல்ல போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வெள்ளக் காலத்தில் கொள்ளிடக்கரையில் பல கிராமங்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படும் நிலைமை இருந்து கொண்டிருந்தது. அந்தச் சமயத்தில் பொதுப் பணித்தறை அமைச்சர் அவர்கள் அது பற்றிக் கவனித்து கரைக்குப் பாதுகாப்புத் தரும் வகையில் லட்சத்துக்கு மேற்பட்ட செலவு செய்து இரண்டு திட்டங்களை நிறைவேற்றித் தந்தார்கள். அதற்காக எங்கள் தொகுதி மக்கள் சார்பாக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, சாலை வசதிகளையும், மதுகுகளையும் கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

தி மதி ராஜாத்தி குஞ்சிதபாதம் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் பெருவழித்துறை, பொதுப்பணித்துறை சம்பந்தப்பட்ட மானியங்களை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.



20th March 1963] [திருமதி ராஜரத்தி குஞ்சுநாதம்]

நம் மாநிலத்தில் இந்தப் பெருவழித்துறை இலாகாவானது மிகவும் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருவதை நாம் கடந்த பல ஆண்டுகளாகப் பார்த்து வருகிறோம். தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், பெரிய மாவட்டச் சாலைகள், பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகள், பஞ்சாயத்துச் சாலைகள் என்ற பிரிவுகளாகப் பிரித்து அவற்றை அபிவிருத்தி செய்தும், பராமரித்தும் வருவதை பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

அந்தப் பணியிலே ஈடுபட்டிருக்கிற அதிகாரிகளுக்கு ஜீப் வசதி மிகவும் அத்தியாவசியமானது என்பதைக் கூற விரும்புகிறேன். அவர்கள் காடுகளிலும், மேட்டிலும், பள்ளத்திலும் ரோடு வசதி இல்லாத இடங்களுக்கு எல்லாம் ஜீப்பிலே சென்று பாதை வசதியை ஏற்படுத்துவதற்கும், அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் பராமரிப்பதற்குமான பணிகளிலே ஈடுபடுகிறார்கள். அந்த அதிகாரிகளுக்கு ஜீப் இல்லாவிட்டால் இந்த வேலை இவ்வளவு முன்னேற்றத்தைக் கண்டிருக்க முடியாது. ஏதோ போகிற வழியில் குழந்தைகளைப் பள்ளிக்கூடங்களில் இறக்கி விட்டுச் செல்லுவதிலோ, சினிமாக் கொட்டகைகளிலே இறக்கி விட்டுச் செல்லுவதிலோ குற்றம் ஒன்றுமில்லை. அதைப் பெரிய குற்றமாகக் கருதி பூக்க கண்ணாடி வழியாகப் பார்க்கவேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கட்டை வண்டியில் காதவழிதாரம் போய்க் கொண்டிருந்த காலம் இருந்தது. அது ஒரு காலத்தில் பொறுத்தமாக இருந்திருக்கலாம். கிராமப் புறங்களில் நல்ல முறையில் பாதை வசதியை அமைத்துத்தர வேண்டும். இப்போது கிராமப் பகுதிகளில் உற்பத்தி அதிகரித்திருக்கிறது. உணவுப் பண்டங்களை யெல்லாம் ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு கொண்டு போக வேண்டுமானால் நல்ல ரோடுகளும், பாலங்களும் அமைக்கப்பட வேண்டும். ஆகவே, கிராம ரோடுகளிலே முக்கிய கவனம் செலுத்தி பராமரித்து வருவது வரவேற்கத்தக்கது. இருந்தாலும் கிராம ரோடுகளை பராமரிப்பதற்காக நபர் ஒன்றுக்கு 40 பை வீதம் கொடுப்பது போதாது. பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலைகளை மாவட்ட சாலைகளாகவும், நெடுஞ்சாலைகளாகவும் எடுத்துக் கொண்டு பராமரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, நெல்லை ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரை, ராஜபாளையம், தென்காசி ரோடு மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. தென்காசி அம்பா சமுத்திரம் வழியாகத் திருநெல்வேலிக்குப் போகும் பாதையானது பள்ளம் நிறைந்ததாக இருக்கிறது. வெஸ்டர்ன் காட்ஸ் பக்கம் அடிக்கடி மழை பெய்கிற காரணத்தால் ரோடுகள் அடிக்கடி பழுதடைந்து விடுகிற நிலைமை இருக்கிற காரணத்தால் அதிகமான தொகையை ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எங்கள் நெல்லை ஜில்லாவுக்கு மந்திரியவர்கள் வந்திருந்தபோது ஒரு குறையை எடுத்துச் சொன்னோம். மந்திரியவர்கள் தனியாக வந்திருந்தால் அந்த அளவுக்கு பயன் ஏற்பட்டிருக்காது. மந்திரி, பிரதானிகள் புடைசூழ வந்திருந்தார்கள். சீப் இஞ்ஜினியர், ஹைவேஸ் இஞ்ஜினியர், பி. டபிள்யூ. டி. இஞ்ஜினியர் எல்லோரும் மந்திரியவர்கள் பக்கத்தில் இருந்தார்கள். டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் கூட்டத்தில் எங்கள் குறைகளை எடுத்துச் சொன்னோம். தாம்பிராணி நதியின் மேல் உள்ள சுலோசன முதலியார் பாலத்தை அமைச்சர் அவர்களுக்குக் காட்டினோம். இரண்டரை மணி வெயில் என்றும் பாராமல் அமைச்சர் அவர்களே நடந்து வந்து அந்தப் பாலத்தைப் பார்த்தார்கள். அதிலே ஒரு பஸ்தான் ஒரு சமயத்தில் போகக்கூடிய வசதி இருக்கிறது. ஆண்கள் நடந்து போகும்போது பஸ் வந்துவிட்டால் சுவர் மீதாவது ஏறி நின்று கொள்கிறார்கள். ஆனால் பெண்கள் அந்தப் பாலத்தில் நடந்து போவது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஏதாவது பஸ் இடையில் வந்துவிட்டால் பெண்கள் மிகுந்த கஷ்டத்துக்குள்ளாகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் அதனை நேரிலே கண்டார்கள். அந்தப் பாலம் 100 வருஷங்களுக்கு முன்னால் கட்டப்பட்ட பாலம். பெரிய நிலச்சுவான்தாரான வெங்கு பாஷா என்பவர் ஒரு ஸ்டீக்கிற்குமேல் செலவு செய்து தர்மத்திற்காக, பொது ஊனிடம் என் சவுகரியத்திற்காகக் கட்டிக் கொடுத்ததாகக் கூறுகிறார்கள்.

[திருமதி ராஜாத்தி குஞ்சிதபாதம்] [20th March 1963]

அவர் பெரிய பணக்காரராகயிருந்த காலத்தில் லண்டனில் அவர்கள் ராணியின் அரண்மனையில் விருந்து உண்டு கொண்டிருந்தாராம். அப்போது அவர்களுக்கு ஒரு அதிர்ஷ்டச் சீட்டு விழுந்தது என்றும் அப்பணம் பூராவையும் தர்மத்திற்காக இப்பாலம் அமைக்க செலவிட்டாராம். அன்று கட்டிய பாலம் இன்றும் மக்களுக்கு பயன்படுகிறது. ஆனால் அது நெடு நடட்களாகி, ஒருக்கமாயிருப்பதால் மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இப்பாலத்தில் யானை போக அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. ஒருசில இடங்களில் அது பலவீனமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அது பழுதடைந்து விட்டால் அதிகச் செலவாகும். இரு பக்கத்திலும் நடைபாதை, சைக்கிளில் போகிறவர்களுக்கும், நடந்து செல்கிறவர்களுக்கும் அமைத்துக் கொடுத்துப் பக்கத்தில் “பை-பாஸ்” போட்டால் வசதியாக இருக்கும். அடுத்தபடியாக நெல்லை ரெயில்வே சந்திப்பில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். அது அதிக தூரம் போகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறுகிறார்கள். அந்த ரயில்வே கேட்டே முடிவிட்டால் இருண்ட பக்கத்திலும் ஐந்து ஐந்து பஸ்கள் நின்றுவிடுகின்றன. பஸ்கள் முன்பிருந்ததுபோல் அல்ல இப்போது இருப்பது. ஒவ்வொன்றும் அரை பர்லாங்க், ஒரு பர்லாங்க் நீளம் இருக்கின்றன. ஆகவே பஸ்கள் நின்றால் அந்தப் பக்கத்தில் அரை மைல் இந்தப் பக்கத்தில் அரை மைல் என்று நினைக்கின்றன. பஜரின் நீளமே ஒரு மைல்தான். ஆகவே அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த இலாகா அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அரசாங்க சிப்பந்திகளுக்கும் இதில் பாடுபடுகிறவர்களுக்கும் ஏன் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

\* திரு. கோ. சி. மணி : மாமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது எடுத்திருக்கிற 27-வது மான்யக் கோரிக்கையான பொதுப் பணிகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பட்டு அனுமதி கோரியிருக்கிற 5,73,66,000 ரூபாய் பற்றிய பிரச்சனையில் எதிர்க் கட்சியினராகிய நாங்கள் தந்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக இந்த இலாகாவைப் பொறுத்த வரையில் மனிதனுக்கு இமை எவ்வளவு அவசியமோ அதே அவசியந்தான் இந்த இலாகாவிற்கும் இருக்கிறது என்பதை உள்ளபடியே நான் மனமார உணர்ந்து ஒத்துக்கொள்கிறேன். புனிதமான இந்த இலாகாவில் அமைச்சர் அவர்களும், உயர்தர அதிகாரிகளும் எண்ணியிருக்கிற அளவிற்கு செயல்கள் நடைமுறையில் நடந்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் ஓரளவு ஐயப்பாடோடுதான் இங்கு இதுபற்றி எடுத்துச் சொல்லும் கட்டத்தில் நாங்கள் எல்லாம் இருக்கிறோம். காரணம், இந்த இலாகா சரியாக இருந்தால் தான் பல்வேறு இதர இலாகாக்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில் குறிப்பிட்ட முறையில் இயங்க முடியும். இந்த இலாகா எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற வேலைத் திட்டங்கள், நெடுஞ்சாலைகள், பஞ்சாயத்து சாலைகள், யூனியன் சாலைகள் என்று வெவ்வேறாக பிரிக்கப்பட்டு தொகை ஒதுக்கப்பட்டு பணிகளை திறமையோடு ஆற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படித் திறமையாக பணியாற்றினாலும், கீழ் மட்டத்தில் நடக்கிற சில பல தில்லுமுல்லுகள், சில பல நடவடிக்கைகள் காரணமாக ஏற்படுகிற பல குறைபாடுகள் போக்காப்பாத குற்றத்தை நான் இங்கு சுமத்த விரும்புகிறேன். குறிப்பாக ஆற்றோரங்களிலும், குளக்கரையோரங்களிலும் கட்டப்பட்டிருக்கிற ரிவெட்மென்ட்ஸ் எப்படியிருக்கின்றன என்பதை கிராமப் பகுதியில் பிறந்தவர்களாகிய என் போன்றோர் கட்டாயம் அறிந்திருக்க முடியும். தஞ்சை சாலையில் லாபு பழக்கடைக்கும் சுந்தரபெருமாள் கோவிலுக்கும் இடையே இரண்டு ஆறுகள் இருக்கின்றன. குடமுருட்டி ஆறும் திருமலைராஜன் ஆறும் அந்தச் சாலை யையும், பாலத்தையும் அரிக்காமல் இருக்க ஒரு ரிவெட்மென்ட் கட்டப்பட்டது. அதை 1959-ம் ஆண்டில் ஆரம்பித்து 1960-ல் கட்டி முடித்தார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆனால் 1960-ல் கட்டி முடிக்கப்பட்ட அந்த ரிவெட்மென்ட் 1961-62-ல் பார்க்கும்போது அதில் பாதி சரிந்தும் பாதி ஆற்றுக்குள்ளேயும் கிடக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தஞ்சைக்குச் செல்லும்போது இதை தயவு செய்து ஏறெடுத்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இப்படி ஒரு கட்டடம், சிமென்ட் போட்டுக் கட்டப்பட்டதாகச் சொல்லப்படும் கட்டடம், சாலை பழுதடைவதைத் தடுக்க



20th March 1963]

[திரு கோ. சி. மணி.]

கட்டப்பட்ட கட்டம் கட்டி முடிந்த இரண்டு ஆண்டிற்குள்ளாக பழுதடைந்து ஒரு பகுதி ஆறிலும், ஒரு பகுதி தொத்திக்கொண்டும் நிற்பதைப் பார்ப்பவர்கள் எப்படி இந்த இலாகாவைப் பாராட்ட முடியும் ? அடுத்து நெடுஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் அவற்றில் பல வீளைவுகள் இருக்கின்றன. பன்னெடுங்காலமாகவே இருக்கின்றன. நான் பிறந்து நடக்க ஆரம்பித்த காலத்தில் இருந்த வீளைவுகள் இன்றும் அப்படியே இருக்கின்றன. காரைக்காலிலிருந்து கும்பகோணம் செல்லும் சாலையில் திருநாகேஸ்வரத்திற்கு மேற்கே ஊருக்குள் நுழையுமிடத்தில் திரும்பினால் அங்கு “எஸ்” போட்டால் எப்படியிருக்குமோ அப்படியே இருக்கிறது அச்சாலை. அதையும் அகலமாக இருக்கிறதா என்றால் இல்லை என்றுதான் கூறவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு லாரி அளவிற்குத்தான் அந்த சாலையின் அகலம் இந்தப் பக்கமும் அந்தப் பக்கமும் உபைந்திருக்கிறது. அவற்றிற்கு இரண்டு பக்கத்திலும் நெருங்கியவிதத்தில் வீடுகளும் இருக்கின்றன. ஆகவே ஏதாவது சிறு தவறு ஒன்று ஏற்பட்டால் லாரி அல்லது பஸ்ஸில் போகிறவர்களுக்குத்தான் அபாயம் என்றிடுவீ. இரண்டு பக்கங்களிலும் உள்ள வீடுகளில் வாழ்பவர்களுக்கும் அபாயம் நேரிடும். குடந்தையிலிருந்து சீர்காழி செல்லும் பாதையில் திருவிடைமருதூரில் மகாலிங்கசாமி கோவிலின் மேற்கு வாயில்படிக்கு எதிரில் ஒரு வீளைவு இருக்கிறது. அங்கு ஏதாவது ஆபத்து ஏற்பட்டால் அங்கிருக்கிற மகாலிங்கசாமிக்குக்கூட ஆபத்து வந்தாலும் வரலாம். ஒரு மகாலிங்கசாமி அல்ல பல சுவாமிகளுக்கும் ஆபத்து வரலாம். நெடுஞ்சாலைகளில் நடுவில் குடி இருக்கிற சில பல ஆண்டுவர்கள் தொல்லை கொடுத்து வருகிறார்கள். குறிப்பாக அவர்களிடம் நெருங்க இந்த இலாகா அச்சப்படுகிறது என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். நெடுஞ்சாலைகளில் சில சிறிய தேவதைகளின் கோவில்கள் இருக்கின்றன. அவை பாழாகாமல் இருக்க பக்கத்தில் ஒரு கல்லையும் நட்டு வைத்து வருகிறார்கள். சில சாலைகளை அபிவிருத்தி செய்தாலும் அவை ஒரேதினாமாகத்தான் காட்சி அளிக்கின்றன. ஆடுதறையிலிருந்து அலைக்கரை போகும் சாலை திருப்பக்கைக்குடி-திருப்பண்ணத்தான் வழி செல்லும் சாலை இவைகள் ஒரு ஆண்டு காலம்கூட சரியாக இருப்பதில்லை, பாதை போடப்படும். காரணம் ஒரே கண்டராக்டர்தான் வேலையை எடுத்துச் செய்வதாகக் கேள்விப் பட்டேன். எப்போது இவை சம்மையாக்கப்படுமோ? தெரியவில்லை. அங்கு தேர்தல் காலத்தில் ஜல்லி போடப்பட்டது. ஆனால் இன்னும் அதில் தார் ஊற்றவில்லை. தார் போட நவீன விஞ்ஞான முறைப்படி இயந்திரங்கள் வைத்து போட்டாலும் சாலை ஓர மாங்களை, அதன் கிளைகளை வெட்டி தார் உருக்குகிறார்கள். அம்மாதிரி பஞ்சாயத்து யூனியன்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வருவாயை அதன் மூலம் நம்பியிருப்பவர்கள் என்ன செய்வார்கள் ? இது கவனிக்கப்பட வேண்டும். கட்டடங்கள் பொறுத்தவரை போலீஸ் இலாகாவின்ருக்காக கட்டடங்கள் கட்டிக் கொடுக்க முடியு செப்தம் இந்த இலாகாவின் தாமதத்தால் அத்திட்டம் நிறைவேறுமல் வேலைகள் தடைபடுகின்றன. குற்றஸத்திவுள்ள போலீஸ்காரர்களுக்கு வீடுகட்டும் திட்டம் வகுக்கப்பட்டு அதில் சில தகராறுகள் ஏற்பட்டு இப்போது அதை பெரிய பணக்காரர்கள் வீடு கட்டிக்கொள்ள நகர விஸ்தரிப்புத் திட்டத்தின் சீழ் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆக போலீஸ்காரர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க முடியாத ஒரு நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. என் தொகுதியில் திருவிடைமருதூர் போலீஸ் ஸ்டேஷன் போலீஸ்காரர்களுக்கு மட்டும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மற்ற ஸ்டேஷன்களில் உள்ளவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. ஆதலால் அவர்கள் வீடு வசதியின்றி கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கின்றன. ஆகவே, இந்திலை மாற்றப் படவேண்டும். உடுத்த, பண் சாலையை எடுத்தக்கொண்டால், சிசப்புக் கப்பி என்று சொல்லி உதைக்கொட்டி சாலை போடுகிறார்கள். உதை சிசப்பு மண் என்று சொன்னால் உண்மையைச் சொல்லுகிறோம் என்ற நிலைக்கு ஆளாகலாம். ஆனால் அதை சிசப்பு கப்பி என்று சொல்லி உதைப்போட ஆரம்பித்து, அதைப் போட்ட பிரகு கட்டுபோட்ட சக்கரமுள்ள வண்டிகள் நாலேந்து தடவை அச்சாலை வழி சென்று வந்தால் போதும். ஒரு மனிதன் நடந்து போனால் வேஷம் போட்டவன் போல் மாறிவிடுவான். அந்த சிசப்பு மண்கூட இன்ன இடத்திலிருந்துதான் இந்த ஊருக்கு

[திரு. கோ. சி. மணி]

[20th March 1963]

எடுத்துவரவேண்டுமென்று கூறுகிறார்கள். உதாரணமாகச் சொன்னால் வல்லத்திலிருந்து நாகப்பட்டணத்திற்கு வரவேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் அங்கிருந்து மண்ணை கல்லோ எது கிடைக்கிறதோ அதை அனுப்புகிறார்கள். இம்முறை மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

\*திரு. நெ. சா. இராமலிங்கம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்த மானியத்தை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகாவை நல்ல முறையிலே, திறமையாக, நிர்வகித்து நம் ராஜ்யத்திற்கு கௌரவத்தை வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்காக நமது அமைச்சர் அவர்களையும், நமது இலாகாவையும் நான் பாராட்டுகிறேன். அதே சமயத்தில் இந்த இலாகாவிற்கு இன்னும் அதிகமாகப் பணம் ஒதுக்கவேண்டும் என்றும், இன்னும் அதிக வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தூர்ப்பாக்கிய ஜில்லா தஞ்சை ஜில்லா தூர்ப்பாக்கியம் என்றால் ஒரு விதத்தில் அல்ல, பல விதங்களில். குறிப்பாக, சாலைகளைப் பொறுத்த வரையில் மற்ற ஜில்லாக்களிலெல்லாம் சாலைகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகிற பணம் சாலைகளுக்குச் செல்லுகிற நேரத்தில், தஞ்சை ஜில்லாவை எடுத்துக் கொண்டால் முக்கால்வாசிப் பணம் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்கே போகிறதே தவிர சாலைக்குப் போவது மிகமிகக் கொஞ்சம். ஆகவே, எனக்கு முன் பேசிய எனது ஜில்லா அங்கத்தினர் சொல்லியது போல, ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்குத் தனியாக பணம் ஒதுக்கிவிட்டு, சாலைக்கு மற்ற ஜில்லாக்களுக்கு ஒதுக்குவதைப் போல ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு எங்கள் ஜில்லாவில் கீழ் கடற்கரை நீண்டு கிடக்கிறது. சீர்காழி தாலுகாவிலிருந்து அரந்தாங்கி தாலுகா முடிய இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் ஆயிரக் கணக்கான மக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு வசதியும் கிடையாது. சாலை வசதி இல்லாவிட்டாலும் வேறு வசதி இருக்கிறதா என்று பார்த்தாலும் ரயில் வசதி ஒன்றும் கிடையாது. ஆகையால் அந்தச் சாலைக்கு ஈஸ்ட் கோஸ்ட் ரோடு என்று சொல்லுகிற சென்னை யிலிருந்து ராமேஸ்வரம் வரை போகக்கூடிய சாலையாக அமைப்பதற்கு அதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறோம். அந்த மாதிரி பல நேரங்களில் சொல்லியும் இதுவரையில் நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை. அந்த ஈஸ்ட் கோஸ்ட் ரோடெப் பற்றி இந்த அரசாங்கம் இந்திய அரசாங்கத்திடம் வற்புறுத்தினால் சீக்கிரம் உத்தரவு வரக்கூடிய நிலை இருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். நான் அமைச்சர் அவர்களையும் இந்த அரசாங்கத்தையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்திய அரசாங்கத்திடம் வற்புறுத்தி எப்படி கன்னியாகுமரியிலிருந்து பம்பாய் வரையில் மேற்கு கோஸ்ட் ரோடு போட்டார்களோ அதே மாதிரி சென்னையிலிருந்து ராமேஸ்வரம் வரை போட ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதற்கு நாமும் உதவி செய்யவேண்டும். அதற்காக நாம் கட்டவேண்டிய பாலங்களைக் கட்ட வேண்டும்.

எனது தொகுதியில் வளவனாறு பாலம் டெண்டர் விடப்படும் நிலையில் இருக்கிறது. நெருக்கடி காரணமாக அதைக் கைவிட உத்தேசித்திருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். இந்தப் பாலம் கைவிட்டால் மக்கள் கஷ்டப் படுவதுடன், ஈஸ்ட் கோஸ்ட் ரோடை எடுத்துக்கொள்வதிலும் கால தாமதம் ஏற்படும். லோகல் இம்பார்ட்ன்ஸ் ஏற்பட்டால்தான் இந்திய அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள முன் வருவார்கள். நெருக்கடி என்று சொல்லி ஈஸ்ட் கோஸ்ட் ரோடையும், வளவனாறு பாலத்தையும் கட்டாமல் விட்டு விட வேண்டாமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். நமது ஒப்பற்ற பிரதமர் சில நாட்களுக்கு முன் இந்த நெருக்கடி நிலை 50 வருஷங்கள் வரை நீடிக்கலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார். மக்கள் ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டுமென்றுதான் அப்படிச் சொல்லியிருக்கிறார். எனக்குத் தோன்றிய வரையில் இன்னும் 8—10 வருஷமாவது இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். சுதந்திரம் அடைந்து இத்தனை வருஷங்கள் ஆகியும்,



20th March 1963] [திரு. நெ. சா. இராமலிங்கம்]

இன்னும் 10 வருஷங்கள் அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு எந்த சௌகரியமும் இல்லை என்றால் அவர்கள் மகவும் கஷ்டப்படுவார்கள், வருத்தப்படுவார்கள். அதை கவனத்தில் வைத்து இந்த ஈஸ்ட் கோஸ்ட் ரோடையும் இந்த வளவனறு பாலத்தையும் கட்ட ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுவும் என் தொகுதியில் வேதாரண்யம் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. கப்பி போடுமுன் அங்கே மணலாக இருப்பதால் முதலில் மண் அடிக்கவேண்டியிருக்கிறது. அதனால் செலவு அதிகமாக ஆகிறது. அதோடு வேதாரண்யம் பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு மற்ற பஞ்சாயத்து யூனியன்களை விட அதிகமான செலவுக்கு சாலைகளை இருக்கிறதே. அவர்களுக்குப் போதிய நிதி வசதி கிடையாது. இரு கு சட்டம் செய்திருக்கலாம். பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு சாலைகளைக் கொடுத்து சட்டம் செய்திருந்தாலும், எல்லா வதுகளுக்கும் விலக்கு இருப்பது போல. அவர்களுக்கு கொஞ்சம் அதிகமாகத் தொகை கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். வேதாரண்யம் பகுதியில் வேதாரண்யம் செங்கதாது சாலை, முக்கியமான சாலை. அதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுத்து வேலை செய்யவேண்டும். அங்கு பல மக்கள் வாழ்கிறார்கள். அவர்கள் திருத்தறைப்பூண்டி போன்ற இடத்திற்கு வரவேண்டியிருக்கிறது. நெருக்கடி நேரத்தில் காய்கறிப் பஞ்சம், வறகுப் பஞ்சம் எல்லாம் இருப்பதால் இந்த ரோடப் போட்டுக்கொடுத்தால் நல்ல ருசியான காய்கறிகள் கிடைக்கவும் விறகு போன்றவைகள் கிடைக்கவும் வசதி இருக்கும். ஆகையால் அதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுத்து அதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு மைனர் போர்ட்ஸ் பற்றிச் சில வார்த்தைகள்: நாகப்பட்டணம் துறைமுகத்தைப் பற்றிப் பல தடவைகள் பேசியிருக்கிறோம். அது இண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சில அபிவிருத்திகள் அடைந்திருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இன்னும் அதிக அபிவிருத்தி அடையக் கூடும். மந்திரி அவர்களைய அறிக்கையில் பல துறைமுகங்களை எடுத்துக்கொள்வதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எல்லா வற்றையும் எடுத்து அரைகுறையாகச் செய்வதைவிட ஒவ்வொன்றாக எடுத்து, கனம் அங்கத்தினர் ஹாஜா ஷேரீப் சொன்னது போல, ஒரு கமிட்டி அமைத்து எந்தெந்தத் துறைமுகத்தை எந்தெந்த வரிசையில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற முறையை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் சொல்லக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

\* திரு. ஆ. கு. கப்பையா : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது விவாதத்தில் இருந்தகொண்டிருக்கக்கூடிய மானியத்தின் மீது சுருக்கமாக என்னுடைய கருத்தகளைச் சொல்லுவதற்கு விரும்புகிறேன்.

இந்தச் சாலைகளை ஒப்படைத்திருப்பதில் 5,000 மைல்கள் நீளம் உள்ள சாலைகளை பஞ்சாயத்து யூனியனிடம் ஒப்படைத்திருக்கிறார்கள். பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு நபர் ஒன்றுக்கு 40 பைசா வீதம் மானியம் கொடுப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் தங்கள் அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். தஞ்சை ஜில்லாவை எடுத்துக்கொண்டால் அந்த ஜில்லாவிலே இருக்கக் கூடிய ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்கு அந்த பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குப் போதுமான ரெமான்ஸ் கிடையாது அதே சமயத்தில் அவர்கள் கப்பிகள் வாங்கவேண்டுமென்றால், வெகு தொலைவிலிருந்து, அல்லது அடுத்த மாவட்டங்களிலிருந்துதான் வாங்கிக்கொண்டு வந்து கூடப் போட வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே கொடுக்கக்கூடிய 40 பைசா போதாமல் இருக்கிறது. அதைப் பட்சம் ஒரு ரூபாயாவது தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சில பிரதேசசாலைகளின் ஆறுகள் இடை இடையே ஓடிக்கொண்டிருப்பதால் கிராமங்களில் பிரதேசங்களை எடுத்துச் செல்லும்போது ஆற்றைக் கடந்து செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி ஆற்றைக் கடந்து செல்லுகிற

[திரு. ஆ. கு. சுப்பையா] [20th March 1963]

போது மழை காலங்களில் ஆறுகளில் வெள்ளம் வர்து விட்டால் அப்போது பிரேதங்களை எடுத்துச் செல்ல மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே பிரேதங்களை எடுத்துச் செல்லவேண்டி பாலம் அமைத்து நடைபாதைகளைப் போடுவதற்கு அனுமதிக்கவேண்டும்.

12-30 அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அது பற்றிய புகார் வந்திருக்கிறது. அந்தப் புகார் மீது நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் நான் ஏன் சொல்லுகிறேன் என்றால் லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களை சர்க்காரிலிருந்து ஆங்கிருக்கக்கூடிய மக்களுக்காகச் செலவு செய்யப்படுகிறது. செலவு ஆகக் கூடிய தொகை அந்த மக்களுக்குப் பிரயோஜனப்படுகிறதா என்று பார்த்தாகவேண்டும். அப்படிப் பார்க்கிற போது அந்தக் கட்டிடத்திலே அதிகமான மணலை சிமெண்டோடு சேர்த்துக் கட்டுவதால் கட்டிடம் தெறித்து விடுகிறது. இம்மாதிரி பல வேலைகள் அதிகமான மணல் கலப்பதன் காரணமாகக் கெட்டு விடுகிறது என்று நான் சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். வேலை செய்ய சிமெண்ட்டும் கிடைப்பது கிடையாது. அதிகாரிகள் யார் வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கே தான் சிமெண்ட் பரமிட் கொடுக்கிறார்கள். அம்மாதிரி பரமிட்சும் காட்டுகிறார்கள் என்று அரசாங்கம் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மன்றாளுகுடி—முத்துப்பேட்டை சாலை மிகவும் குறுகியதாக இருக்கிறது. கீழத் தஞ்சையை எடுத்துக்கொண்டால் சாலைகள் பள்ளை பிரதேசத்தில் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. மழை காலத்தில் அங்கே பலம்கூட ஓடாது, வண்டிகளைக்கூட ஓட்டமுடியாதபடி தண்ணீர் தேங்கி விடும். சாலைகளை ரிப்பேர் செய்ய, சாலைகளை உயர்த்த வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். ரோடுகளை வெட்டி வயல்களில் சேர்த்து விடுகிறார்கள். ரோடுகளை அளந்து எந்த அளவு ரோடு அகலம் இருக்கவேண்டும் என்று சர்வே செய்து சம்பந்தப்பட்ட இலாகாக்களுக்குக் கொடுக்க உத்தரவிடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஆலங்குடியிலிருந்து ஆலத்தம்பாடி வழியாக தட்டாங்கோவில் போக்கக் கூடிய ரோடு ஆற்றங்கரை வழியாகப் போகிறது. அதைப் பற்றி பல ஆண்டு காலமாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறோம். ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று அதையும் உடனடியாக எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாமணி—கள்ளமேடு சாலையை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் எடுத்துக் கொண்டு வேலை செய்யவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்வதோடுகூட, தலைஞாயறு பஞ்சாயத்து யூனியனைச் சேர்ந்த கிராமங்களுக்குப்போக ஆறு களைக்கடந்து வருகிற நிலைமை இருக்கிறது. தண்ணீர் அதிகமாகப் போகக் கூடிய காலங்களில் அந்த ஆறுகளையெல்லாம் தாண்டி வரக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், வேதாரண்யம் சேனலுக்குப் பாலம் கட்ட திட்டங்கள் போட்டாகிவிட்டது, கட்டுவார்கள் என்று. இந்த அறிக்கையில் பார்க்கும்போது அந்த மாதிரித் திட்டங்கள் போட்டு நடத்துவதாகத் தெரியவில்லை. இந்த மாதிரி ஆங்காங்கு ஆறுகளைக் கடந்து வரவேண்டிய பிரதேசங்களில் பாலங்களை அமைத்துக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்றும், தாராளமாக சிமெண்ட் வழங்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு எனது வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

\*திரு. ஆர். எஸ். ஆறுமுகம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள மான்யத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன். மற்ற மாநிலங்களிலிட நம்முடைய மாநிலத்தில் ரோடுகள் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பது குறித்து நாம் எல்லோரும் பெருமைப்படலாம். தேசிய நெடுஞ்சாலைகளும் மாநிலநெடுஞ்சாலைகளும் நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. சில இடங்களில் ரயில்வே ரோடுகள் குறுக்கே இருப்பதால், லைவல் கிராவில் அடிக்கடி மூடப்பட்டு அதனால் போக்கு வரத்திற்கு தாமதம் ஏற்படுகிறது. இரவு நேரங்களில் கார்கள் அதிக நேரம் நிற்க வேண்டியிருக்கிறது. கோவில்பட்டியில் ஒருபை-பாஸ் ரோடு



20th March 1963]

[திரு. ஆர். எஸ். ஆறுமுகம்]

போட வேண்டுமென்று வெகு நாட்களாக திட்டம் இருந்தும், அந்தக் குறை இன்னும் நிவர்த்தி செய்யப்படவில்லை. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலே லெவல் கிராவியிங் இருக்கும் இடங்களில் எல்லாம் ஓவர் பிரிட்ஜ்கள் அமைக்கப்படவேண்டும். குறிப்பாக, கோவில்பட்டி, தச்சநல்லூர், பாளையங்கோட்டை ஆகிய இடங்களில் லெவல் கிராவியிங்குகளில் ஓவர் பிரிட்ஜ்கள் கட்டிக்கொடுத்தால், அங்குள்ள மக்களுடைய போக்குவரத் திறகு எவ்வித பாதகமும் ஏற்படாமல் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

பெரிய மாவட்டச் சாலைகளும் ஓரளவுக்கு சர்க்காராலேயே நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. பாளையங்கோட்டை, திருத்து, உடையார்ப்பட்டி-சீவலப்பேரி ஆகிய ரோடுகளின் அகலம் மிகவும் குறைந்திருக்கிறது. ஒரு பரலாங்குக்கு முன்னாலேயே வண்டி வந்தால், இரண்டு வண்டிகள் போக இடம் இல்லாமல், ஒரு வண்டியை நிறுத்தி வைத்துச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அந்த ரோடுகளையெல்லாம் அகலப் படுத்தவேண்டும். அதற்கான காரியங்களை இந்த சர்க்கார் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சீவலப்பேரி சிற்றூரில் ஒரு தாம்போதி கட்டவேண்டுமென்று 1955-ம் வருடத்திலேயே திட்டம் போடப்பட்டு, ஜில்லா போர்டார் கிட்டத் தட்ட ரூ. 75,000-க்கு எஸ்டிமேட் தயார் செய்து, அதற்காக ரூ. 10,000 செலவு செய்துவிட்டார்கள். சிற்றூறைக் கடந்து போக மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இந்த ரோடு சர்க்காருக்கு மாற்றப்பட்டதன் காரணத்தினாலே, செய்த வேலை அப்படியே நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. கடந்த பட்ஜெட்டில் அதற்காக ரூ. 75,000 ஒதுக்கியிருந்தார்கள். அப்பொழுது செலவு செய்யப்படவில்லை. இந்த ஆண்டும் அதற்காக பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்தத் தொகையும் செலவு செய்யப் படுமா என்பது சந்தேகமாய் இருக்கிறது. இப்பாலம் கட்டப்படுமேயானால் ஒரு வருஷத்தில் 500 டன் உணவு உற்பத்தி பெருகும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆகையால், இது கட்டப்படுவது மிகவும் அவசரமும் அவசியமும் ஆனதாகும். சீப் என்ஜினியர் சரீபத்தில் அந்த இடத்தை பார்வையிட்டிருக்கிறார். தாம்போதி கட்ட ஆரம்பித்தபோது ஒரு பின்னையார் கோவில் இடையிலே தடங்கலாக இருப்பதாகக் கூறப்பட்டது. நான் அந்தக் கிராமத்திற்கு சரீபத்தில் சென்றிருந்தேன். அந்தக் கிராம வாசிகள் “இந்தப் பின்னையார் கோவில் இப்பொழுது வைக்கப்பட்டது. முன்னால் வைத்ததில்லை. நாங்கள் வேண்டுமானால் அதை அப்புறப்படுத்தி விடுகிறோம்”, தாம்போதி மிகவும் முக்கியம் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, அதை சர்க்காருக்கு வைக்காமல், எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் இந்த ஆண்டில் அதை நிறுத்திவிடாமல் கட்டி முடிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது, பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற பணம் போதாது. அவர்கள் அதை வைத்துக்கொண்டு பாலங்கள் ஒன்றுமே கட்ட முடியவில்லை. முதலிலே போட்ட ரோடுகள் அப்படி அப்படியே நின்று விடுகின்றன. இன்னும் பாலங்களைக் கட்டவேண்டுமென்றால், அந்தக் காரியங்களுக்கு சர்க்கார் அதிகப்படியான மான்யம் கொடுக்கவேண்டும், அல்லது அவர்களே அப்பாலங்களைக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு, இத்துடன் என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

**திரு. க. ர. முனிரத்னம் :** மதிப்பிற்குரிய மாமன்ற துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் இந்த மன்றத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள பொதுப் பணித் துறை மான்யத்தின் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொண்டுவரப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரேபீணையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். பொதுப் பணித் துறை இலாகாவிலே நடைபெறுகிற காரியங்கள் நல்ல முறையில் குறிப்பிட்ட காலத்திலே சரியான முறையிலே பயன்படுத்தப்பட்டு நடைபெறுவது கிடையாது. அவர்கள் வழங்குகிற சிமெண்டு முதலிய வசதிகளும் அதே மாதிரிமுறையில் தான் இருக்கின்றன. உதாரணமாக, என்னுடைய தொகுதி

[திரு. க. ர. முனிரத்தனம்]

[20th March 1963]

யில் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஆற்காடு—திண்டிவனம் நெடுஞ்சாலையில், ஆற்காட்டிலிருந்து 10 மைலில் ஒரு பாதை நெடுஞ்சாலை இலாகாவினால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, சென்ற ஆண்டில் 3 மைல் தார்போட அனுமதி வழங்கப்பட்டு, அதற்கான வேலையைக் குத்தகைக்கு விட்டார்கள். குத்தகை எடுத்து ஓர் ஆண்டு காலம் ஆகியும், அந்தப் பணி இது வரையிலே முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளைப் பார்த்து என் அந்தப் பணி முடியவில்லை என்று கேட்டால், “குத்தகைக்காரர்கள் காலதாமதம் செய்தால் அதற்கு நாங்கள் என்ன செய்கிறோம்?” என்று அவர்கள் கூறுகிறார்கள். குத்தகைக்காரர்களைப் பார்த்துக் கேட்டாலோ, அவர்கள் “சம்பந்தப்பட்ட இலாகா அதிகாரிகள் கொடுக்கவேண்டிய ரோடு ரோலர் போன்ற இயந்திரங்களை எங்களுக்குக் காலாகாலத்தில் தருவதில்லை. அவர்களைக் கேட்டால் எல்லைப்பற்றித் துருப் போய்விட்டன, இயந்திரங்கள். நாங்கள் என்ன செய்வது? என்று கூறுகிறார்கள்” என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி இவர்கள் அவர்கள் மீதும், அவர்கள் இவர்கள் மீதும் பழியைப் போட்டுக்கொண்டு காலத்தை வீணாக்கிக் கொண்டு போகிறார்கள். அதனால், பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் தொல்லைகளை கொஞ்சம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும் என்று தங்கள் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஞ்சாயத்து யூனியன் பராமரிப்பிலுள்ள பாதைகளை பஞ்சாயத்து யூனியன் பராமரிக்க முடியாமல் இருப்பதால், அவைகளை நெடுஞ்சாலை இலாகாவின் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று பல தீர்மானங்கள் போட்டுக் கேட்டும், அதற்கு அவர்கள் நெருக்கடி நிலை காரணத்தையும், மற்ற காரணங்களையும் காட்டி இப்பொழுது முடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இப்பொழுது ஜனத்தொகையை கணக்கெடுத்து நபர் ஒன்றுக்கு 40 நயா பைசா வீதம் தருவதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி அளித்துள்ளார்கள். அது வரவேற்கத்தக்கது என்றாலும், அந்தத் தொகை போதாது. ஜனத்தொகை அடிப்படையில் 60 நயா பைசா என்று கணக்குப் போட்டு அனுமதிக்கவேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுவும் அல்லாமல் சென்னை-சித்தூர் ரோடில் உள்ள சில பாலங்களை இடித்து வருகிறார்கள். அவைகளெல்லாம் இடிக்கக்கூட முடியாத நல்ல பாலங்கள். இடித்தால் கட்டபாலயின் கூர் மழுங்கிவிடும்படியான நல்ல பாலங்கள். அப்படியிருக்கும்பொழுது அந்தப் பாலங்களை இடித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். அந்தப் பாலங்களை இடித்து விட்டு புதியதாக வேறு பாலங்களை மாற்றி அமைக்கப்போகிறார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. ஒரு வேளை அவைகளையெல்லாம் அகல்படுத்தவேண்டுமென்றால், அவைகளையெல்லாம் அப்படியே வைத்துக்கொண்டு அகல்படுத்தியிருக்கலாம். அப்படி மிச்சமான பணத்தை பின்தங்கியுள்ள பகுதிகளுக்குச் செலவிட்டால் அது பொது மக்களுக்கு ஏற்றதாக அமையும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பொதுப்பணித் துறையினர் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கும் பாலங்கள் அமைப்பதற்கும், ஆங்காங்கு ஏரிகளில் மதகுகள் கட்டுவது போன்ற வேலைகள் செய்வதற்கும் கண்டிராக்டர்களை நியமிக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு சிமெண்டு பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. அவர்களுக்கு சிமெண்டு பெர்மிட்டுகள் வழங்குவதில் அரசினர் மிக மிக கவனமாக இருக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஏனெனில் அந்த கண்டிராக்டர்கள் சிமெண்டை சரியான முறையிலே குறித்த அளவிலே பயன்படுத்துவது கிடையாது. அதில் சிறிதளவு பயன்படுத்திவிட்டு, மீதியை வைத்துக் கொண்டுள்ள மார்க்கெட்டில் வியாபாரம் செய்கிறார்கள். உண்மையை அறிய விரும்பினால், சென்னையிலே இருக்கிற செம்புதான் தெரு, ஏர்பாலு செட்டித் தெரு முதலிய இடங்களுக்குச் சென்றால், சிமெண்டு வேண்டுமென்றால் அங்கு இருக்கிற தரகர்கள் 200, 300 மூட்டைகள் வேண்டுமென்றாலும், மூட்டை ஒன்றுக்கு ரூ. 14 வீதம் கொடுத்தால், எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் வாங்கித் தருவதாகச் சொல்லுகிறார்கள். நாமும் அதற்குச் சரி என்று ஒத்துக்கொண்டு சொன்னோம் என்றால், அவர்கள் நம்மைப் பெரிய கண்டிராக்டர்களிடம் அழைத்துச் சென்று சிமெண்டு வாங்கித்



20th March 1963] [திரு. க. ர. முனிரத்தன்]

தருகிறார்கள். அப்படி அவர்கள் வாங்கித் தருகிற சிமெண்டில் பாதி சாம்பல் கலந்திருக்கிறது. அதை வாங்கிக்கொண்டு வந்து கிராம மக்கள் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள். எனவே, இந்தக் குறைகளையெல்லாம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நிவர்த்தி செய்யவேண்டுமென்றும், இந்தப் பொதுப் பணித் துறையை கிராமப் பகுதிகளுக்கு நன்றாக விஸ்தரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

\* திரு. சா. கணேசன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே இன்றைய தினம் கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப் பட்டிருக்கிற கோரிக்கை சமார் ரூ. 12 கோடிக்கு மூன்று கோரிக்கைகளின் மூலமாகவும். அதை நான் வரவேற்கிறேன். அவற்றின் மீது பல உடன் உறுப்பினர்கள் கூறினார்கள், பிற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டு நோக்கும்போது நமது மாநிலம் ரோடு முதலியவற்றிலே மேம்பட்டு நிற்கிறது என்று கூறினார்கள். அதையும் மனப்பூர்வமாக ஒப்புக்கொள்ளுகிறேன். அதற்காக சம்பந்தப் பட்டவர்களுக்கு எல்லாம் எதுவு பாடாண்டுதலையும் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஆனால் அதே காலத்திலே திருப்தி அடைந்து விடக்கூடாது என்றும் விண்ணப்பித்துக் கொள்ளுகிறேன். இருக்கின்ற குறைகளை நாம் கணிக்க வேண்டும். எவ்வளவோ சிறப்பாக நடைபெற்றாலும் இந்தத் துறையிலே தவறுகள் நிரம்ப இருக்கின்றன என்பதை நாம் மறைத்து விடவோ அல்லது மறந்து விடவோ கூடாது, முடியாது என்பதையும் புலப்படுத்திக் கொள்ள விரும்புகிறேன். வீண் விரயங்கள் இன்னும் ஏற்படுகிற நிலையை நாம் காண்கிறோம். தவறுகளும் அப்படித்தான். இவற்றை எல்லாம் திருத்துவதற்கு போக்குவதற்கு முயல் வேண்டுமென்று முதலிலேயே விண்ணப்பித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அதோடு இப்பொழுது மேற்கொள்ளுகிற ஒரு நெறி வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கிறது என்பதையும் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத பிற சாலைகளிலே போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கின்ற பகுதிகளை எல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற கொள்கையைக் கடைபிடிக்க முன்வந்திருப்பதைத் தான் நான் குறிப்பிடுகிறேன். இந்த நிலை மிக மிக இன்றியமையாதது. ஏதோ காரணத்திற்காகப் பிரிக்கப்பட்டு இருந்தது என்று சொல்லுவது இப்பொழுதுள்ள பிற நடை முறைகளுக்குப் பொருந்தாத ஒரு முறை என்பதை அரசாங்கம் நன்றாகக் கண்டு அந்த நெறியிலே மாற்றம் காண முயன்றது வரவேற்கத் தக்கது. அன்று ஒரு முனிசிபாலிட்டி ஒரு ஜில்லா போர்டு என்ற ஒரு அமைப்புக்கு அவற்றை விட்டுவிட்டு இருப்போமானால் அவர்களுக்கு அன்று வந்த வருமானத்திலிருந்து அன்று ஏற்பட்ட தேய்மானத்தையும், மற்ற செல்வினங்களையும் சரிக்கட்டிக் கொள்ள முடிந்தது. இப்பொழுது சில முனிசிபாலிட்டிகளுக்கு டோல் கேட்டின் மூலமாகவும் லைசென்ஸ் மூலமாகவும் கிடைத்த வருமானத்திற்கு நஷ்ட ஈடு போல ஒரு தொகை கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னாலும் அதை அன்று கணித்த ஒரு தொகையின் அளவிலேதான் கொடுக்கிறோம். அன்று விற்பனையான பெட்ரோலைப் போல் இன்று 10 மடங்கு அதிகமாக விற்பனையாகிறது. இன்றுள்ள விகிதாசாரப்படி கொடுத்து வந்தால் இன்றும் அவர்களே அந்தச் சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டுமென்று சொல்லுவது பொருத்தமாக இருக்கும், நியாயமாகவும் இருக்கும். ஆனால் இன்று ஏராளமான போக்குவரத்து நடைபெறுகின்ற காரணத்தால் அதன் மூலமாக தேய்மானமும், செல்வினங்களும் பெருகி அதற்கு ஈடு செய்யக்கூடிய திராணி அற்ற நிலையிலே ஸ்தல ஸ்தாபனங்களை ஆக்கிவிட்டு முன்னர் செய்தது போல அவர்கள்தான் பராமரிக்க வேண்டுமென்று சொல்லுவது நியாயமாக இருக்காது என்பதை உணர்ந்து இந்த நிலையிலே முக்கிய சாலைகளை அரசாங்கம் தன் நேரடி பராமரிப்புக்கு மேற்கொள்வதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். ஸ்தல ஸ்தாபன ரோடுகளை எல்லாம் அதிலும் மிக இன்றியமையாத தொடர்பு சாலைகளாக இருக்கின்றனவற்றை எல்லாம் உடனடியாக அரசாங்கம் மேற்கொண்டு விட வேண்டுமென்று எனக்கு முன்பு பேசிய கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள். காரைக்குடி-தேவக்கோட்டை ரோடு காரைக்குடி முனிசிபல் எல்லைக்கு அந்தப் பக்கம்

[திரு. சா. கணேசன்] [20th March 1963]

நன்றாக இருக்கிறது என்றும் காரைக்குடிக்கு இந்தப் பக்கமும் நன்றாக இருக்கிறது என்றும் ஆனால் நடுவிலே இருக்கிற பகுதியிலே பள்ளங்களும் படுகுழிகளும் இருக்கின்றன என்றும் தெரிவித்தார். இது உண்மை. கிட்டத்தட்ட 1½ மைல் தூரம் அவ்வாறு இருக்கிறது. அரையணு கூட வருமானம் இல்லாத நிலையிலே ஒரு முனிசிபாலிட்டி இதை நிர்வகிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அது எப்படி சாத்தியமாக இருக்கும்? முனிசிபல் எல்லையில் இருப்பதால், விளக்குகள் வேறு போட வேண்டியிருக்கிறது.

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : ஏற்கனவே நகராட்சி மன்றமாக உயர்த்தப்பட்ட காலத்திலே, 10 மைல் சுற்றளவுக்குக் கூட முனிசிபல் லிமிட்டிலே இருக்க வேண்டுமென்று சிலர் கேட்டார்கள். நேற்று இதைப் பற்றிப் பேசியிருந்தால், விளக்கமாகச் சொல்லியிருப்பேன்.

திரு. சா. கணேசன் : ஆகவே அந்தப் பகுதிகளை அரசாங்கம் நேரடியாக எடுத்துக்கொண்டு விடுவது அதாவது மக்கள் வசிக்காத, நகரத்தை ஒட்டி யிருக்கிற ரோடுகளை எல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டு விடுவது பயன் உள்ளதாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் புலப் படுத்திக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த முறை மிகவும் துரிதமாகச் செயல்பட வேண்டுமென்றும் விண்ணப்பித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது பெரும்பாலும் ரோடுகளைக் கண்டராக்டர்ருக்கு விட்டு, ரோடு போட்டு முடிந்த பிறகு, "நின்ற வரையில் நெடுஞ் சுவர்" என்ற நிலையிலே போய்விடுகிறது. ஆகவே, கண்டராக்டர்களிடம் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத் திற்கு "காரண்டி" வாங்கிக்கொள்ள ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். தார் ரோடு போட்டால் குறைந்த பட்சம் மூன்று ஆண்டுகள் வரையிலும், சிமெண்ட் ரோடு போட்டால் குறைந்த பட்சம் 8 அல்லது 10 ஆண்டுகள் வரையிலும் காரண்டி வாங்கிக்கொண்டு, அதற்கு எத்தகைய இடையூறும் ஏற்படுமேயானால், அந்தப் பொறுப்பு முழுவதையும் அந்த குறிப்பிட்ட கண்டராக்டர் ஏற்க வேண்டுமென்ற ஒரு நிபந்தனையைப் போட வேண்டும், அதற்கு மேலே, கண்டராக்டர்கள் டேவணித் தொகை கட்டி இருக்கிறார்கள். அதைத் திருப்பிக்கொடுப்பது என்றால், அந்தக் கால ஈட்டிற்குப் பிறகு தான் திருப்பிக் கொடுக்கப்படும் என்று கூட வரையறை செய்யவேண்டும் என்ற ஆலோசனையையும் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போட்ட ரோடுகளிலே பெரும் பள்ளங்கள் உடனடியாக ஏற்படுவதில்லை. சிறிய பள்ளம் ஏற்பட்டு, வண்டிகள் விழுந்து, ஒரு சானை இருப்பது ஒரு கெஜமாக ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே, மூன்று அல்லது நான்கு மைல் களுக்கு ஒரு குடும்பம் வீதம் வைத்து, பெரிய ரோடுகளிலே அவர்களைக் குடி இருத்தி விட்டு, அவ்வப்போது ஏற்படுகின்ற ரிப்பேர்களை எல்லாம் அவர்களே பழுது பார்க்க வேண்டுமென்று சொல்லி, அவர்களுக்கு வேண்டிய சிறிய கருவிகள் சாதனங்கள் கொடுத்து, அதாவது மண்வெட்டி, கூடல், குடம் போன்றவைகளைப் கொடுத்து, மாதச் சம்பளத்திலே போட்டு விட்டால் நல்ல பயன் விளையும். மொத்தத்திலே பார்க்கும்பொழுது ஏற்படுகிற செலவும் மிகக் குறைந்தாலும், எப்பொழுதும் பள்ளமே இல்லாமல் இருக்கும். இதை நான் புதிதாக இங்கே சொல்லவில்லை. கனம் அமைச்சர் திரு. ராமைய்யா அவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும். புதுக்கோட்டையில் திவானை இருந்த சேஷய்ய சாஸ்திரி, 60 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் செய்து காட்டியதைத் தான் நான் இப்பொழுது சொல்லுகிறேன். இவற்றை எல்லாம் மனதிலே கொண்டு, காரியங்கள் செய்வது மிகவும் பயன் உள்ளதாகவும், நன்மை பயப்பதாகவும் இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ரோடுகள், கட்டிடங்கள், இவற்றின் வேலை முடிந்த பிறகு இலாகாவின்னரே சரி பார்த்து, அதற்கு ஒரு சான்று கொடுப்பதோடு முடிந்து விடுகிறது. ஏதாவது புகார்கள் வருமேயானால்—அந்த இலாகாவிலே இருக்கின்ற பெரிய அதிகாரிகள் ஆகட்டும், வேறு அதிகாரிகளாக இருக்கட்டும், இதைத்தப் பற்றி எனக்கு அக்கறை இல்லை—சம்பந்தப்பட்டவர்களை விட்டுவிட்டு, வேறு அதற்கு தகுதி உடைய பிறரைக் கொண்டு, திடீரென்று ஒரு இடத்தை



20th March 1963] [திரு. சா. கணேசன்]

உடைத்து, டெஸ்ட் பண்ணி, எவ்வளவு மண் இருக்கிறது, எவ்வளவு சிமென்ட் இருக்கிறது என்று கணித்து விடுவது மிகவும் சலபம். ஒரு மூட்டை சிமெண்டுக்கு நான்கு மூட்டை மணல் கலக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே காண்ட்ராக்டுக்கு விட்டிருந்து, உடைத்த பின்னர் பார்க்கிற பொழுது, ஒரு மூட்டைக்கு ஏழு பங்கு அல்லது எட்டுபங்கு மணல் கலக்கப் பட்டிருக்கிறது என்ற நிலை கண்டுபிடிக்கப்படுமேயானால், அப்படிப்பட்டவர்களுக்குக் கடுமையான தண்டனை விதிப்பதற்கான நெறிமுறைகளை வகுக்க வேண்டுமென்றும் விண்ணப்பித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அதற்கு மேலே, தனிப்பட்ட பிராந்தியங்களைப்பற்றி எல்லாம் பல அன்பர்கள் சொன்னார்கள். காரைக்குடி—தேவகோட்டை ரோடு, அதிலே இருக்கிற தேனாறுப் பாலம், இவற்றைப் பற்றி எல்லாம் கூட சிலர் சொன்னார்கள். இந்தப் பாலம் காரைக்குடிக்கு மட்டும் தேவையானது அல்ல. திருச்சியிலிருந்து தொண்டி வரை போகிற முக்கியமான வழியில் நடுவிலே இருக்கிறது. 50 அல்லது 60 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் கட்டிய பாலம் இது. இது ஒரு கார்தான் போகலாமென்ற நிலை இருந்துகொண்டிருப்பது அவ்வளவு நல்லதல்ல. மேலும் அப்பாலம் உறுதி குவீந்தும் போயிருக்கிறது.

கல்லுக்கும் வெற்றியுக்கும் இடையிலே இருக்கிற ஆற்றிற்குப் பாலம் இல்லை. நேரம் இல்லாத காரணத்தால் விஷயங்களை விளக்காமல், அந்தந்த விஷயத்தை மட்டும் சுட்டிக் காட்டிச் செல்கிறேன். மித்திரா வயலிலிருந்து காரைக்குடிக்கு, சுமார் 8 மைல் தூரத்திற்கு ஒரு ரோடு சலபமாகப் போடலாம். வெள்ளச் சேதம் வருகிறபொழுது பெரும் துயரத்தை அனுபவிக்கின்ற பகுதி அது. இப்பொழுது கண்டனூரிலிருந்து காலேஜ் பகுதி வரை ரோடு போட்டதாகக் கணக்கிட்டிருக்கிறார்கள். சில காலமாக கல்லூரி மாணவர்கள் சைக்கிளிலே வந்து கொண்டு இருந்தார்கள். இப்பொழுது மண்ணைப் போட்டு, ரூ. 20,000, ரூ. 30,000 என்று செலவு செய்த பிறகு சைக்கிள் கூட வரமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. காரணம் என்ன? எங்கே தவறு? யாரால் தவறு? இப்படிப் பல ஆராய்ச்சிகள் நடைபெற வேண்டியதாக இருக்கிறது. கண்டனூர்—மாத்தூர் ரோடிலிருந்து காலேஜுக்குப் போட்ட புதிய ரோடு ஏன் இப்படி ஆயிற்று? செலவிட்ட பணம் எங்கு போயிற்று? என்பதைச் சர்க்கார் விசாரிக்கவேண்டும். இதற்கு மேலே அதைப்பற்றிச் சொல்ல விரும்பவில்லை. காரியங்கள் ஒழுங்காக நடைபெறவில்லை என்பதை மாத்திரம் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

அதேமாதிரி அறந்தாங்கி—புதுவயல் வழியில் உள்ள ஆற்றுக்குப் பாலம் வேண்டிய அவசியத்தைப் பற்றிச் சிலர் சொன்னார்கள். ஏராளமான வண்டிகள் வந்து போய்க்கொண்டிருக்கிற வழி அது. அந்த வழியில் குறுக்கிடை ஒரு ஆறு இருக்கிறது. அந்த ஆற்றைக் கடக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதற்குப் பாலம் கிடையாது. அதனால் பலர் கஷ்டப்படுகிறார்கள். பாலம் இல்லாமல் இருப்பதால் தொடர்பு அற்றுப் போய் விடுகிறது என்பதையும் நாம் மனத்தில் கொள்ள வேண்டும். அதற்கு தக்க வழிவகையை அரசாங்கம் செய்யவேண்டும். விரைவில் அங்கே ஒருபாலத்தைக் கட்ட முயல் வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும் அங்குள்ள ரோடு சமமானதாக ஆக்கப்பட வேண்டும் என்பதையும் புலப்படுத்திச் கொள்ளுகிறேன். சீர்காழியிலிருந்து சிதம்பரம் போகக் கூடிய பாதையில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பாலத்தைக் கட்டும்போது வண்டிகளுக்குச் சங்கம் வசூலிக்கிறார்கள். அது அவசியமானது, நீதியற்றது. மாகாணத்தில் எங்கு பார்த்தாலும் சங்கம் என்பதை வசூலிப்பதை எடுத்துவிட்ட பிறகு இங்கு மட்டும் சங்கம் வசூலிப்பது சரியாக இல்லை. பல சங்கச் சாவடிகளை நாம் இப்பொழுது அகற்றி விட்டோம். பல இடங்களில் சாவடிகளை அமைத்து பல ஸ்தாபனங்களால் சங்கம் வசூலிக்கப்பட்டு வந்ததை யாவரும் அறிவார்கள். அதை இப்பொழுது எடுத்து விட்டார்கள். ஆனால் இப்பொழுது புதியதாக சங்கம் வசூலிக்க அரசாங்கம் இங்கே ஆரம்பித்திருக்கிறது. இது நல்ல காரியம் அல்ல. இதனால் எத்தனை வருமானம் வரப்போகிறது? பத்தாயிரம் அல்லது இருபதாயிரம் ரூபாய் ஒரு ஆண்டிற்குக் கிடைக்கப் போகிறது.

[திரு. சா. கணேசன்] [20th March 1963]

இந்த வரியை வைத்துக்கொண்டு நம்முடைய திட்டங்களை நிறைவேற்றிவிட முடியுமா? இந்தப் பணம் வந்துதானா நம்மைக் காப்பாற்றப் போகிறது? இதை எடுத்து விட்டால் அங்கு நிர்ப்பந்தம் இல்லாமல் தடை இல்லாமல் போய்க்கொண்டிருப்பார்கள். இது பயன்படக் கூடியதாக இல்லை. இதை வைத்துக் கொண்டிருப்பது நெறியாக இல்லை. இதை மனதில் கொள்ள வேண்டும். ஆகவே இதை எடுத்துவிட வேண்டும் என்று வேண்டிக் கொள்ளுகிறேன். பல கனம் அங்கத்தினர்கள் எத்தனையோ ரோடுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். திருவாடானை தொண்டி பகுதியில் பல இடங்கட்கு ரோடுகளை இனிமேல்தான் அமைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அங்கே சில பகுதிகள் பெரும் பள்ளமும், படுகுழியுமாகவே இருக்கின்றன. ஒரு கார் அந்த இடங்களில் போகும்போது கார் குழியிலே விழுந்துவிடுமோ என்ற அச்ச நிலை ஏற்படுகிறது. அந்த இடங்கள் எல்லாம் ரொம்பவும் பிற்போக்கான பகுதி. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பகுதிக்குப் பல முறை சென்று நேரில் பார்த்திருப்பார்கள். அவர் நேரில் கண்டறிந்தவராகையால் அவைகளுக்கு நல்ல வழிவகை செய்வார் என்று நினைக்கிறேன். அதற்கு வேண்டிய முயற்சியைத் துரிதமாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பின்னர் இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். இதைப்பற்றி ஒரு கனம் உறுப்பினர்கூடச் சொல்லி இருக்கிறார். இப்பொழுது சர்க்கூட் ஹெளஸ், “தமிழகம்” போன்ற இடங்களில் வந்து தங்குவதற்கு உரிமை வரிசை வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நமது சட்டசபை அங்கத்தினர்களைப் பொறுத்த வரைக்கும் வரிசையில் இடம் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் பார்த்தால் கனம் அங்கத்தினர்களுக்குக் கௌரவக் குறைவு ஏற்படுவதாக இருக்கிறது. வரிசைக் கிரமத்தில் அவர்களுக்கு ஒரு இடம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வரிசை எப்படி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால்

“Ministers of Government of India, Ministers of State Governments of India (any State Government), High Personages (Indian and Foreign), Foreign Tourists, Indian Tourists from outside Madras State, Parliamentary Secretaries to Ministers, Heads of Departments, All Gazetted Officers of Government, Non-official Presidents of District Boards or Panchayats, Members of State and Union Legislature.” இதைப் பார்க்கும்போது சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு எந்த வகையிலும் அந்த இடங்கள் பயன்படக் கூடியதாக இருக்கிறதா? எந்த அளவிலும் அவர்களுக்குப் பிரியோன் சனம் இல்லாமல்தான் இருக்கிறது. சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு உயர்ந்த அந்தஸ்து கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. கேவலப் படுத்தவேண்டாம் என்றுதான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சர்க்கூட் ஹெளஸிலும் சரி, தமிழகத்திலும் சரி, எங்களுக்கு இடமேகூட வேண்டாம். பக்கங்களிலுள்ள சத்திரத்திலோ அல்லது ஹோட்டலிலோ நாங்கள் தங்கிக் கொள்ளுகிறோம். தமிழகத்தில்தான் தங்கவேண்டும் என்ற அவசியம் இல்லை. எங்கு இடம் கிடைக்கிறதோ அங்கு நாங்கள் தங்கிக் கொள்ளுகிறோம். ஆனால் எல். எ.-க்களுக்கு இப்படிப்பட்ட முறையில் ஸ்தானம் கொடுப்பது என்பது எங்களுக்கு அவமானத்தையும், கேவலத்தையும் கொடுப்பதாகவே இருக்கிறது. எங்களை அவமானப்படுத்தாமல் விட்டு விடுங்கள் அது போதும் என்றுதான் சொல்லுகிறோம்.

இப்பொழுது நகரங்கள் எல்லாம் வளர்ந்துகொண்டே வருகின்றன. சென்னை, காரைக்குடி போன்ற நகரங்கள் இப்பொழுது வளர்ந்துகொண்டே வருகின்றன. இப்படி வளர்ந்து வரும் காரைக்குடிக்கு ரீஸ்ட் ஹோமோ, ஸர்க்கூட் ஹெளஸிலோ கிடையாது. யார் வந்தாலும் தங்குவதற்கு இடமே கிடையாது. தனிப்பட்டவர்களிடம் கேட்டு அவர்களிடமே உதவி பெற வேண்டியதாயிருக்கிறது. தங்குவதற்கு வேண்டிய கட்டிடங்களை கட்டிக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இந்திய ஜனதிபதி முதல் பல பெரியவர்களும் அதிகாரிகளும் வந்துகொண்டே இருக்கிறார்கள். காரைக்குடிக்கு வந்தால் அவர்களுக்கு தங்குவதற்கு கட்டிடம் இல்லை. பக்கத்திலுள்ள ஏதோ ஒரு தனிப்பட்டவரின் கட்டிடத்தைப் பிடித்துக்கொடுத்து



20th March 1963] [திரு. சா. கணேசன்]

அதில் தங்க வைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. மேற்கொண்டு இப்படிப் பட்ட நிலைமை ஏற்படாத வகையில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். ஆகவே பெரிய நகரங்களில் டிரீஸ்ட் ஹோம்களை கட்ட நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் இப்பொழுது ரஸ்தாக்களில் மரங்களை நட்டுக்கொண்டு வருகிறார்கள். இப்படி ரஸ்தாக்களிலும் சாலைகளின் ஓரங்களிலும் மரங்கள் வைப்பதை நாம் ரொம்பவும் அக்கறையுடன் மேற்கொள்ள வேண்டும். அவசியமாக மேற்கொள்வதுடன் மரங்களும் செழிக்க வேண்டும். அப்படி மரங்கள் கொடாமல் செழிக்க வேண்டுமென்றால் நிலைநாட்டு மைல்களுக்கு ஒரு குடி வீதம் ரோடு பழுது பார்க்கும் சிப்பந்திகளை குடி வைக்கவேண்டும். அப்படி குடி வைக்கப்பட்டவர்கள் மரங்களையும் செடிகளையும் வைத்து அவைகளுக்கு தண்ணீர் ஊற்ற வேண்டும். அப்படி தண்ணீர் ஊற்றிப் பட்டு போகாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அப்படி வைத்து வளர்த்தால் போக்கு வரத்துப் பாதை, மரகாணம் பூராவும் ஒரு நெறியாக சிறப்பானதாக இருக்கும். எனவே சாலை ஓரங்களில் 4 மைலுக்கு ஒன்றாகக் குடிசைகளை அமைத்து தண்ணீர் ஊற்றுகிறவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுத்து, அவர்கள் மூலமாக தண்ணீர் ஊற்றச் சொல்ல வேண்டும். இதையெல்லாம் தீவிரமாகச் செய்ய நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

**கனம் திரு. வெ. ராமையா:** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று இந்த விவாதத்துடன் மீது பல கனம் அங்கத்தினர்கள் நல்ல பல கருத்துக்களையெல்லாம் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அத்துடன் இந்த விவாதத்தைக் கடைசியாக முடிக்கும்போது உத்தரரா கட்சி தலைவர் அவர்கள் சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு தங்குவதற்கு விடுதிகளை கொடுக்கக்கூடிய மரியாதையைக் குறித்து கனம் அங்கத்தினர்கள் அதனை பேரும் நினைத்ததை அவர்கள் அழுத்தமாகச் சொன்னார்கள். எவ்வளவு அழுத்தமாகச் சொன்னார் என்பதை என்னால் உணர முடிகிறது. சென்ற ஆண்டு இப்படிப்பட்ட ஒரு பிரச்சனை வந்தபோது அதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்ற முறையில், கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு உரிய இடத்தைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறையில் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் புது ஏற்பாட்டினுடைய நகல் அவருக்குக் கிடைக்கவில்லை என்று தோன்றுகிறது. அப்படிச் கிடைக்காமல் இருந்தாலும் அதை விரிவாக எல்லோருக்கும் அவர்களுடைய பார்வைக்குக் கொண்டு வரக்கூடிய முறையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்பதைத் திரும்பி வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொண்ட எல்லாக் கனம் அங்கத்தினர்களும் நல்ல கருத்துக்களைச் சொன்னதுடன் ஒவ்வொரு கனம் அங்கத்தினருடைய பகுதியில் இருக்கக்கூடிய தேவைகள், கஷ்டங்கள் இவைகளைப்பற்றி அதிகமாக வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். அவர்களுடைய கஷ்டங்கள், அவர்களுடைய தேவைகள் எல்லாவற்றையும் நான் நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறேன். எந்த இடத்திற்குச் சென்றாலும், போக்குவரத்து வசதிகள் அதிகமாக ஏற்படவேண்டும் என்றுதான் சொல்லுகிறார்கள். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக போக்குவரத்துத் துறை என்னுடைய பொறுப்பில் இருந்தது. அப்பொழுது எந்த இடத்திற்குச் சென்றாலும் அங்கேயெல்லாம் பஸ் வேண்டும் என்றும், எந்தச் சமயத்தில் எந்தக் கிராமத்திற்குச் சென்றாலும் பாதை வசதி வேண்டும் என்றும் சொல்லி வந்தார்கள். ஹைவேஸ் இலாகாவின் ஒப்புக்கொள்ளக்கூடிய முறையில் வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. அப்பொழுது பஸ் விடக்கூடிய அதிகாரம் என்னிடத்தில் இருந்தது. பஸ் வேண்டும் என்று எங்கு சென்றாலும் அங்கு பஸ் விடக்கூடிய உத்தரவுகளைப் போட்டுக்கொண்டிருந்தேன். இது கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இப்பொழுது எந்த கிராமத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும் அங்கேயுள்ள மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி வேண்டும் என்றுதான் கேட்கிறார்கள். போக்குவரத்து வசதி ஏற்பட வேண்டும் என்ற நினைப்பும் வெகு வேகமாகவே சமீப காலத்தில்

[திரு. வெ. ராமையா]

[20th March 1963]

வளர்ந்து வருகிறது. இன்னும் அதிகமாக வளர்ந்து வரும் என்பதில் எனக்குக் கொஞ்சம் கூட சந்தேகம் கிடையாது. அதன் காரணமாகத்தான் இந்தச் சபையில் கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசும்போதெல்லாம் எந்த ஜில்லாவிற்குச் சென்றாலும், எந்த அபிவிருத்திக் குழுவைக் குழுவுக்குச் சென்றாலும் அங்கு பேசும்போதெல்லாம் இதைத்தான் வலியுறுத்திப்பேசி வருகிறார்கள். அதிகமான ரோடுகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற கருத்தைத்தான் வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொண்டு வருகிறார்கள்.

1-00  
p.m.

குறிப்பாக, இப்பொழுது பஸ்கள் ஓடக்கூடிய ரோடுகளையெல்லாம் அரசாங்கம் தயக்கம் இல்லாமல், காலங் கடத்தாமல் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பது ஒவ்வொரு அபிவிருத்திக் குழுக் கூட்டத்திலும் வலியுறுத்தப்படுகிறது. ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்து யூனியன் தீர்மானத்தைப் பார்த்தாலும், எவ்வளவு வேகமாக இந்த பஸ் ரோடுகளை அரசாங்கத்தினுடைய பார்வைக்கு எடுத்துக் கொள்ளுகிறார்களோ, அவ்வளவுக்கு நன்மை தரும் என்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதை ஏன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால், இப்பொழுது அதிகமாகப் போக்குவரத்து வசதிகள் வேண்டும் என்கிற ஒரு கோரிக்கை அதை உணரக் கூடியவர்கள் சொல்லக்கூடிய கருத்து, உண்மையிலேயே மாநிலத்தின் வளர்ச்சியை நல்ல முறையில் எடுத்துக் காட்டுகிறது என்று சொன்னால் ஒன்றும் மிகை இல்லை. இதிலே இன்னும் தீவிரமாகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்பதிலே எனக்குச் சந்தேகமே கிடையாது.

குறிப்பாக, இந்த ரோடு பராமரிப்பு வேலைகளை எடுத்துக்கொண்டால் ரோடுகளின் சரித்திரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் யார் யார் எந்தெந்த ரோடுகளை அமைப்பது என்ற நிலையிலே கூட மாறுதல் செய்தால் நன்றாக இருக்குமோ என்று கூட நான் நினைக்கிறேன். பஞ்சாயத்துக்கள் சில ரோடுகள் அமைக்கின்றன. பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் சில ரோடுகளை அமைக்கின்றன. இன்னும் சில முக்கியமான ரஸ்தாக்களை அரசாங்க இலாகாவே அமைக்க வேண்டிய நிலைகளையெல்லாம் நாம் இப்பொழுது பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இது இப்பொழுது ஏற்பட்ட ஒரு பழக்கம் இல்லை. இதுதான் ரோடுகள் போடக்கூடிய சரித்திரம் என்றால் மிகை அல்ல.

தாலுகா போர்டு இருந்தபோது ஒவ்வொரு தாலுகா போர்டும் ஏராளமான ரோடுகளை அந்தக் காலத்தில் போட்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தாலுகா போர்டுகள் மறையும்போது ஜில்லா போர்டுகள் ஏற்பட்டு அவற்றினுடைய நிர்வாகக் காலத்தில் தாலுகா போர்டு போட்ட ரோடுகளைக்கூடப் பராமரிக்காமல் விட்டுவிட்டார்கள். அவர்களால் அன்றைக் கிருந்த நிதி நிலையில் அந்த ரோடுகளைப் பராமரிக்க முடியாமல் போய் விட்டது. இன்றைக்கு எல்லா ஜில்லா போர்டு ரோடுகளையும் பராமரித்துவிட முடியுமா என்று பார்த்தால் ரோடுகள் அமைந்த காலத்தில் எப்படிப் போக்குவரத்து இருந்ததோ அதே நிலையில் இருக்கும் பட்சத்தில் நாம் இந்த ரோடுகளுக்குக் கொடுக்கும் மானியம் செலவுத் தொகை கட்டுபடியாக இருக்கும் என்பதிலே எனக்குச் சந்தேகம் இல்லை. ஆனால் நிலைமை அப்படி அல்ல என்பதை கிராமப் புறங்களிலிருந்து வரக்கூடிய கனம் அங்கத்தினர்கள் நிச்சயமாக ஒப்புக்கொள்வார்கள். எந்த ஒரு கிராமத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் ஜீப்களும், லாரிகளும் வரக்கூடிய நிலையப் பரக்கிறோம். விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய பொருள்களை எவ்வளவு துரிதமாகப் பக்கத்துச் சந்தைகளுக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டுமோ அவ்வளவு வேகமாக எடுத்துச் செல்ல வேண்டும் என்பதுதான் அவர்களுடைய அவா. அது மிகவும் அவசியம் என்பதை உணருகிறேன். விவசாய உற்பத்தி செய்யக்கூடியவர்கள் பண்டங்களை நகர்ப்புறங்களுக்கு எடுத்துச் சென்று, அதிகமான விலை கிடைக்கும் பட்சத்தில் அது விவசாயினுடைய வருமானத்தை உயர்த்தும் என்பதிலே சந்தேகம் இல்லை. இந்த எண்ண அடிப்படையில் தான் ரோடு அமைப்புக்காக இருபதாண்டுத் திட்டம் தீட்டப்பட்டது. திட்டம் தீட்டியவர்களுடைய எண்ணம், நினைப்பு, ஆசை எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் இணைப்புச் சாலைகள் போட்டுவிடவேண்டும் என்பது தான். அதுவும், 5,000 ஜனத்தொகை இருக்கும் கிராமங்களுக்கெல்லாம் நல்ல கப்பி ரஸ்தாக்கள் அமைக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் ஆசைப்படு



20th March 1963]

[திரு. வெ. ராமையா]

கிராமங்கள். அப்பொழுது திட்டத்தை உருவாக்கியவர்கள் இதை ஒரு பெரிய காரியமாக நினைத்தார்கள். இதைச் செய்து முடித்துவிட்டால் போதும் என்று நினைத்தார்கள். ஆனால், ஐந்தாறு வருஷங்களுக்கிடையில் ஏற்பட்டிருக்கும் வளர்ச்சியைப் பார்க்கும்போது, எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் ரோடு போடுவது மட்டுமல்ல; அவை யெல்லாம் நல்ல ரோடுகளாகவும் அமையவேண்டும். போடும் ரோடுகளைத் தாள் ரோடுகளாகப் போட்டுவிட்டால் கூட நமக்குச் சந்தோஷமாக இருக்கும் என்ற நினைப்பு மட்டும் அல்ல; நம்முடைய தேவை, ஆசை எல்லாம் அப்படியே அமைந்திருக்கின்றன. இதையெல்லாம் நாம் முறையாகப் பரிசீலித்துப் பார்க்கும்போது, இன்னும் ஏராளமாகச் செய்யவேண்டும் என்பதை நான் ஒப்புக்கொள்ளுகின்றேன். அதே நேரத்தில் ஏராளமாகச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். பஞ்சாயத்துக்கள் நல்ல ரோடுகள் ஏராளமாகப் போடுவதைப் பார்க்கிறோம். பஞ்சாயத்து யூனியன்களும் ரோடுகள் போடுவதைப் பார்க்கிறோம். அதேபோல், அரசாங்கத்தின் இலாகாவும் ரோடுகள் போடுவதைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் இதையெல்லாம் தனித் தனியாக ஒவ்வொரு கட்டத்தில் போட்டு, அன்றைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய முறையில் ரோடுகளை அமைத்து விட்டால் மொத்தமாகப் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்குத் தகுந்த முறையில் அமையுமா என்பதெல்லாம் நாம் பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். குறிப்பாக, முன்பு தாலுகா போர்டு இருந்த காலத்திலே ஏராளமாக ரோடுகள் போட்டார்கள். பிறகு, ஜில்லா போர்டுகள் அமைந்தபோது அந்த தாலுகா போர்டுகள் அமைத்த ரோடுகளை ஜில்லா போர்டு நிர்வாகம் மேற்கொள்ள முடியாமல் போனதற்குக் காரணம் என்ன? சிறு சிறு பகுதிகளை எடுத்துக்கொண்டு, அதற்காக ஒரு குழு அமைத்து அவசியம் என்று அவர்களுக்குத் தோன்றுகிறபடி ரோடுகளை அமைத்துவிட முடியும். ஆனால், இப்பொழுது ரோடு அமையக்கூடிய முறை, ரோடின் தேவை, அதிலே போக்கூடிய பெரும் வாகனங்களின் நிலை, எல்லாவற்றையும் பார்க்கும்போது, சாதாரணமாகப் பஞ்சாயத்தும், பஞ்சாயத்து யூனியன்களும் இந்த வேலையில் ஈடுபட்டுச் செய்துவிட்டால் மட்டும் போதாது. நிபுணர்கள் செய்தால்தான் நல்ல விதமாக, விரியம் இல்லாமல் கொஞ்சம் காலம் கடந்தாலும்கூட, மக்களுடைய போக்குவரத்துக்கும், பண்பாட்டினுடைய போக்குவரத்துக்கும் தேவையான நல்ல ரஸ்தாக்களை அமைக்க முடியும். குறிப்பாக, கிராமப்புறங்களில் ஏன் அகலமான ரோடுகளைப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுவிடலாம். பதினெட்டு அடி ரோடு போட்டால் போதாதா? என்றும் கேட்டுவிடலாம். அந்தக் கருத்தைச் சொல்கிறவர்கள் இன்னொரு நிலையையும் கவனித்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். கிராமப் புறங்களில் ஒரு புறம் ரோடு போட்டுக்கொண்டிருக்கும்போது, அந்த ரோடுக்கு வேண்டிய கப்பிகளை ஏற்றிச் செல்கிற லாரி, அதைத் தாண்ட முடியாத காட்சியைப் பல இடங்களில் பார்க்கிறார்களாம். இன்றைக்கிருக்கும் நிலைக்குத் தகுந்த முறையில் ரோடுகள் அமையவேண்டும் என்று நினைக்கும்பொழுது, ஏதோ பஞ்சாயத்து போட்டுவிட்டால் போதும், பஞ்சாயத்துக்களை பார்த்துவிடுவார்கள் என்ற நிலை இன்றைக்கு இருந்தாலும் என்னைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு நிபுணர் செய்யவேண்டிய வேலையாகவே இதை பாவித்து, நினைத்து இதை இன்னும் கவனமாக இலாகாவே பொறுப்பேற்று நடத்தவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய ஆசை. அதற்கு நல்ல அறிகுறியாக, எந்த ஒரு பஞ்சாயத்து யூனியன் கவுன்சிலுக்குச் சென்றாலும், அவர்களுடைய முக்கியமான கோரிக்கை, மிக்க தீவிரமாகக் கவனிக்கப்படவேண்டும் என்று நினைப்பது, இன்றைய அளவில் இருக்கும் எல்லா பஸ் ரோடுகளையும் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டுவிட வேண்டும் என்ற விரும்பத்தைச் சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப் பார்க்கும் போது, அவர்களுடைய கோரிக்கைக்குத் தகுந்த முறையில் அரசாங்கம் இந்த வருஷம் 500 மைல் தூரமுள்ள பஸ் ரோடுகளை எடுத்துக் கொள்வதாக முடிவு செய்திருக்கிறது. இதுதான் கடைசி முடிவாக இருக்க முடியாது. நிதி வசதி உயருமானால், இந்த இலாகாவிலுடைய முயற்சிக்குத் தகுந்த முறையில் இன்னும் அதிகமாக இந்த வேலையைக் கூட எடுத்துக்கொள்ள முடியும். அதற்கு வேண்டிய சூழ்நிலையை இந்த இலாகா உண்டுபண்ணிக்கொண்டிருக்கிறது. இன்றைக்கிருக்கும் நிலையில் இந்த மாநிலத்தில் குறைந்தபட்சம் 2,000—2,500 மைல் தூரத்திற்கு பஸ் ஈட்டுகள் இருக்கின்றன. இவைகளையெல்லாம் எடுத்துக்கொள்ள

[திரு. வெ. ராமையா]

[20th March 1963]

வேண்டும். இதை இரண்டு, மூன்று வருஷ காலத்தில், படிப்படியாக செய்யலாம் என்றால், அதற்குள்ளே இன்னும் எத்தனையோ பஸ் ரூட்கள் புதிதாக ஏற்பட்டுவிடும். இது ஒரு சிக்கலான பிரச்சினையாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஒரு பக்கத்தில் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் ரோடுகள் கொடுக்க வேண்டும். அதே ரோடுகளில் அந்த ரோடுகள் அத்தனையும், முன்பு நான் சொன்னதுபோல, நடை பாதையாக ஏற்படுத்திவிட்டால் மட்டும் போதாது, மாட்டு வண்டி போக்கக்கூடிய பாதை மட்டும் போட்டால் போதாது. கிராமங்களில் இருக்கும் பண்டங்கள் சந்தைகளுக்கு வரும் முறையில் நல்ல வாகனங்கள் வரத் தகுந்த சூழ்நிலை ஒன்றாகச் சேர்ந்து, இன்றைக்கு உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கும் காரணத்தால்தான் நமது பழைய கால நிலைப் பைக் கூட மாற்றி, ரோடுகள் போடுவதையெல்லாம் அரசாங்கத்தின் பொறுப்பில் எடுத்துக்கொள்ளலாமா என்ற சூழ்நிலையில், அதை எடுத்துக்கொள்வது என்று இப்பொழுது சொல்லிவிட்டால், மற்ற அமைப்புக்கள் என்னென்ன கண்டிப்பாகத் தாக்கும் என்பதிலே எனக்குச் சந்தேகமே இல்லை—அவர்களுடைய உரிமைகளுக்குள்ளே நான் போவேனோ என்ற சந்தேகம் வந்து விடக்கூடும். இப்பொழுதிருக்கும் நிலையில் இது பரிசீலனைக்குரிய ஒரு விஷயமாக மாறிக்கொண்டிருக்கிறது. இல்லாவிட்டால், பஞ்சாயத்து போடக்கூடிய ரோடு வாகனங்கள் செல்வதற்குப் பயன்படாமல் போகும். இதை ஒரு தேசிய பிரச்சினையாகவே கருதி, அதற்கு வேண்டிய முழு வேலையையும் கவனிக்க வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய நிலைப்பு. அதற்கு ஒரு நல்ல அறிஞரியாக இந்த வருஷத்திலிருந்து ஹைவேஸ் இலாகாவிலே ஒரு இன்வெஸ்டிகேஷன் சர்க்கிள், ப்ளானிங் சர்க்கிளை அமைத்திருக்கிறோம். அவர்கள் நல்ல முறையில் செயல்படத் தொடங்கி விட்டார்கள். அவர்கள் இன்றைக்கு எடுத்துக்கொள்வதெல்லாம், இப்பொழுது போக்குவரத்துக்குத் தகுதியாக இருக்கும் ரஸ்தாவை எப்படித் தயாரிக்க வேண்டும், தேவைக்குத் தகுந்தமுறையில் எப்படித் திருத்தியமைப்பது, பாலங்கள் எப்படிக்கட்டுவது என்ற முறையில் அவர்கள் ஆராய்ந்து, அதற்குள்ள முடிவுகளை அரசாங்கத்திற்குச் சொல்கின்றார்கள். கிராமப்புற ரோடுகளையும், பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடுகளையும் இப்பொழுதிருக்கும் தேவைக்குத் தகுந்த முறையில், இப்பொழுதுள்ள வாகனங்களின் அமைப்புக்குத் தகுந்த முறையில் அமைப்பதற்கு என்ன வகைகள் கண்டுபிடிக்க வேண்டும் என்ற முறையில் அவர்கள் ஆராய்வதற்கு இன்னும் விசேஷமாக ஒரு பிரிவு வேண்டுமென்றாலும், அதையும் அமைக்கவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாகும்.

ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி நாம் பெருமைப்படலாம். கனம் அங்கத்தினர்கள் மற்ற மாநிலங்களிலுள்ள ரோடுகளைக் காட்டிலும் இங்கேயுள்ள ரோடுகள் மிகச் செம்மையாக இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் இன்னும் ஐந்து வருடங்கள் கழித்துப் பார்த்தால் நிச்சயமாக இந்த அங்கத்தினர்களை நம்முடைய மாநிலத்தில் உள்ள ரோடுகள் பிரயோசனமில்லை, மிக்க நெரிசலாக இருக்கின்றன என்று குறிப்பிடுவார்கள். காரணம், அப்படி நம் மாநிலத்தில் பிரமிக்கத்தக்க அளவில் தொழில்கள் வளர்ச்சி அடைந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த அளவில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்படுக்கொண்டேபோனால் நம் ரஸ்தாக்களில் எந்த ஒரு வண்டியும் வேகமாக ஓடவே முடியாது போய்விடும். வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அவ்வளவு நாளுக்குநாள் பெருகிக் கொண்டே இருக்கின்றன. சில புள்ளிவிவரங்களை இசைப்பந்தமாக நாம் பார்க்கவேண்டும். நம் முடைய ராஜ்யத்தில் ஒடிக்கொண்டிருந்த லாரி, பஸ் போன்ற வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பாக 37,614 ஆக இருந்தது. ஆனால் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒரு ஆண்டோன் முடிந்திருக்கிறது. முன்பு இருந்ததைவிட இரட்டிப்பு மடங்கு வாகனங்கள் பெருகியிருக்கின்றன. அதாவது 65 ஆயிரம் வாகனங்களுக்கு மேல் பெருகியிருக்கின்றன. என்னுடைய கணக்குப்படி இந்தத் திட்டம் முடிவதற்குள் இது 75 ஆயிரம், அல்லது 80 ஆயிரம் ஆகக் கூட பெருகக் கூடும். ஆகவே இப்படி தொழில் வளர்ச்சி அடைந்து கொண்டு போவதற்கும், வாகனங்கள் பெருகிக்கொண்டு போவதற்கும் ஏற்ற முறையில் நாம் நம்முடைய ரோடுகளைச் செம்மையாக ஆக்கவேண்டும். அகலமாக விஸ்தரிக்க வேண்டும். மேலும் அவற்றை நல்லமுறையில் பராமரித்தாக



20th March 1963]

[திரு. வெ. ராமையா]

வேண்டும். ரோடுகளை ஏன் அகலப்படுத்த வேண்டும் என்று சொல்கிறேன் என்பதை கனம் அங்கத்தினர்களே உணர்வார்கள். வேறு பல சந்தர்ப்பங்களில் கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசும்போது கூட லாரிகளில் இரவு நேரத்தில் விளக்கை அணைப்பது இல்லை, நடு ரோடுகளில் போகிறார்கள், லாரிகள் வருகின்றன என்றால் ரோடில் கார்களில் போவதே பயமாக இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். மிகப் பளுவான சாமான்களை ஏற்றியிருக்கும் லாரிகளை ஓட்டிச் செல்லும்போது ரோடு ஓரங்களில் போகப் பயப்படுகிறார்கள். ஆகவே நடு ரோடுகளில் போகவேண்டியிருக்கிறது. இன்னும் நம்முடைய தொழில் துறை வளர்ச்சி அடைந்து அதிகமாக லாரி சர்வீஸ் ஏற்படுமானால் இப்போது நாம் அகலமாக இருக்கிறது என்று கருதக்கூடிய சென்னை—திருச்சி ரூட் ரோடுகளே கூட அகலக் குறைவானதாக நமக்குத் தோன்றலாம். இதையும் அகலப்படுத்தவேண்டிய நிலைமை ஏற்படலாம். ஆகவே நிச்சயமாக இண்டஸ்ட்ரியல் பெல்ட் எங்கே ஏற்படுகிறதோ அங்கே ரோடுகள் நல்லமுறையில் அபிவிருத்தி செய்யப்படவேண்டும் என்பதை இங்குள்ள கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். இன்றையதினம் எப்படி தஞ்சை மாவட்டத்தில் அங்கங்கே உள்ள கிராமங்களில் இருந்து ரோடுகள் மெயில் ரோடில் வந்து இணைக்கப்படாத காரணத்தினால் அறுவடை ஆன நெல்லை ரோண்டு ரூபாய் குறைவாகவே அந்தந்த இடத்திலேயே விற்கவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறதோ அதுபோலத்தான் தொழில்கள் வளருகின்ற இடத்தில் ரோடுகள் அமைக்கப்படவில்லை என்றால் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்யப் படுகிற பொருள்களின் விலையை குறைவாகவே விற்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்படும். ஆகவேதான் இப்போது இண்டஸ்ட்ரியல் பெல்ட் எரியாக்களில் உள்ள ஹைவேஸ், கிராம இணைப்புச் சாலைகள் ஆகியவற்றில் தீவிர கவனம் செலுத்தப்படுகிறது.

**திரு. மு. கருணாநிதி :** சென்ற ஆண்டு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் பேசும்போது சேது ரஸ்தாவைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டு, அதற்கு 5 கோடி ரூபாய் தேவை என்றும், அதற்காக மத்திய சர்க்காரிடம் கேட்டிருக்கிறோம் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். இவர்களுடைய கோரிக்கை மத்திய சர்க்கார் அலுவலகங்களில் தூங்குகிறதா? மாநில சர்க்கார் அலுவலகம் அதை நினைத்து நினைத்து ஏங்குகிறதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

**கனம் திரு. வெ. ராமையா :** கனம் அங்கத்தினர் கொஞ்சம் அவசரப் பட்டுவிட்டார். அதைப்பற்றிச் சொல்லத்தான் நான் வந்து கொண்டிருந்தேன். இராமநாதபுரம் மாவட்ட உறுப்பினர்களை விசாரித்திருந்தாலே அவர்கள் சொல்லியிருப்பார்கள். சேது ரஸ்தா விஸ்தரிப்பு மிகவும் அவசியமானது. அதனால் நம்முடைய மாநிலப் பொருளாதார முன்னேற்றம் மட்டும் ஏற்படாது, இந்த தேசம் ஒரே நாடு என்பதை விளக்கும் ஒரு சின்னமாக கன்னியாகுமரியில் இருந்து காசி வரைக்கும் ஒரே ரோடாக இணைந்து விளங்கும் பெருமை உடைய திட்டம் அது. அதற்கு எடுக்கவேண்டிய முயற்சிகள் எல்லாம் எடுக்கப்பட்டு பூர்வாங்க வேலைகள் எல்லாம் அங்கே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அவ்விஷயத்தில் நாம் ஒன்றே ஒன்று தீர்மானிக்கவேண்டும். மற்ற எல்லா ரோடுகள் சம்பந்தப்பட்ட வேலைகள் எல்லாவற்றையும் நிறுத்திவிட்டு ரோடுகளின் அபிவிருத்திக்காக நாம் ஓதுக்கிய தொகை எல்லாவற்றையும் ஒரேமூச்சாக அந்த சேது ரஸ்தா விஸ்தரிப்பிலே ஈடுபடுத்த வேண்டுமா? அது ஒன்றுக்கே பரையாரிடி. கொடுக்க வேண்டுமா? அல்லது நான் முன்னே குறிப்பிட்டதுபோல அங்கங்கே தொழில் வளர்ச்சி அடைந்து வந்து கொண்டிருக்கிற பகுதிகளில் ரோடுகளை விஸ்தரித்து அங்கங்கே உள்ள கிராமங்கள் மெயின் ரோடுகளோடு இணைக்கப்படும் சாலைகளைப் போடுவது ஆகிய விஷயங்களில் கவனம் செலுத்திக்கொண்டு சேது ரஸ்தா திட்டத்தையும் மெள்ளமெள்ளப் பூர்த்தி செய்வது அவசியமா என்பதை நாம் முடிவு செய்யவேண்டும். கனம் அங்கத்தினர்கள் இதுபற்றி நன்கு கவனித்து யோசனை சொல்லவேண்டும் சேது ரஸ்தா திட்டம் ஒன்றில் மட்டும் நம்முடைய பொருளாதார வசதிகளையெல்லாம் செலவிட்டுவிட்டால் போதும் என்று யாரும் சொல்லமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நாம் அப்படி சொன்னால் அதில் மத்திய சர்க்காருக்கு எவ்வித ஆட்சேபேனையும் கிடையாது

[திரு. வெ. ராமைய்யா]

[20th March 1963]

என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். நாம் நம்முடைய தொழில் வளர்ச்சி, கிராமப் பொருளாதார வளர்ச்சி ஆகியவற்றையும் அடிப்படையாக கொண்டு ஒரு திட்டம் வகுத்துக்கொண்டு அந்தத் திட்ட அடிப்படையில் தான் காரியங்களைச் செய்துக் கொண்டிருக்கிறோம். சேது ரஸ்தா சம்பந்தமான விஷயம் மத்திய அரசாங்க அலுவலகத்தில் தூங்கிக்கொண்டிருக்கவும் இல்லை, அதை நினைத்து நினைத்து நம் மாநில அரசாங்கம் எங்கிக் கொண்டிருக்கவும் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இன்னொன்று கூடச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத் தேவைக்கு, வருங்காலத்தில் நம்முடைய வளர்ச்சிக்கு ஏற்றபடி இன்றே நம்முடைய திட்டங்கள் எவ்வாறு அமையவேண்டும் என்பதைப்பற்றி எல்லாம் பரிசீலனை செய்து ஒரு முடிவு எடுக்க ஒரு இன்வெஸ்டிகேஷன் சர்க்கிள் என்று ஏற்படுத்தினோம். நல்லமுறையில் அவர்கள் பிரதான வேலைகளைப் பற்றி எல்லாம் ஆராய்ந்து சில பல யோசனைகளை அரசாங்கத் திருகுத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். தஞ்சை ஜில்லாவில் உள்ள விவசாயிகளின் கஷ்டத்தைப் போக்கவேண்டுமென்றால் அந்த மாவட்டத்தில் உள்ள அந்த அந்த வட்டார ரோடுகளை, ஆற்றுக் கரையோரங்களில், வாய்க்கால்களின் ஓரங்களில் வாய்க்கால்களுக்கான பாலங்கள் இவற்றையெல்லாம் அமைத்துக்கொடுக்க அவர்கள் திட்டத்தைப் பார்த்தால் நமக்கே பயமாக இருக்கும். தஞ்சை ஜில்லா ரோடுகள் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் 43 புது ரோடுகள் போட வேண்டியதாக இருக்கிறது. இத்திட்டத்திற்கு 17 கோடி ரூபாய் ஆகும் என்று சொல்கிறார்கள். இதைப்பார்த்து நாம் அஞ்ச வேண்டும் என்பதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. யாரும் அஞ்ச வேண்டாம். நிச்சயமாக நாளைக்கு நல்லதொரு அபிவிருத்தி ஏற்படும் போது இந்தத் திட்டத்தையே சுலபமாக நம்மால் நிறைவேற்ற சந்தர்ப்பம் ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது போலவே, இன்வெஸ்டிகேஷன் சர்க்கில் பலப்படுத்தப்பட்டு கிராமங்களை இணைக்கக்கூடிய ரோடுகள் விரியமில்லாமல், நஷ்டமில்லாமல் அமையப் புதிய புதிய வழிகள் செய்ய வேண்டும். கடந்த ஐந்தாறு ஆண்டுகளாக கிராமப்புறங்களிலுள்ளவர்களுடைய மனோவேகம், தங்களுடைய கிராமத்திற்கு எப்படியாவது ரோடு போட்டுவிட வேண்டுமென்பதுதான். அதற்காக மக்கள் பங்கு கூடக் கொடுக்கத் தயாராக இருந்தார்கள்.

பஞ்சாயத்து ஆட்சி வந்த பிறகு, பஞ்சாயத்து யூனியன் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டு அரசாங்கம் கொடுக்கக்கூடிய பணத்தை வைத்துக் கொண்டு எப்படி அந்த ரோடுகளை அபிவிருத்தி செய்வது என்பதுதான் இப்போது இருக்கக்கூடிய பிரச்சனை. மக்களுடைய பங்குத் தொகையை எப்படி வாங்குகிறார்கள் என்பது எனக்கு இன்னும் சரியாகப் புலப்படவில்லை. எல்லாப் பணத்தையும் இப்போது அரசாங்கம் செலவு செய்யும் காரணத்தால் தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்து நல்ல முறையில் ரோடுகளை அமைக்க வருகிற ஆண்டில் முயற்சிக்கவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய விருப்பம்.

பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடுகளுக்காக நாம் ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை ஒதுக்கியிருக்கிறோம். அதோடு அல்லாமல் மாவட்ட பெரிய நெடுஞ்சாலைகளின் பொறுப்பை மாகாண அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தி வருகிறது. அதேபோல் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கு மத்திய அரசாங்கம் உதவி வருகிறது. சி.ஆர்.எப். பண்டிலிருந்து அலொகேஷன் கிடைக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு உகந்த முறையில் மற்ற மாகாணங்களை இணைக்கக் கூடிய வகையில் அமையக் கூடிய ரோடுகளையும் மத்திய அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தி வருகிறது.

கனம் அங்கத்தினர் அர்த்தநாஸீவர கவுண்டர் அவர்கள் பேசும்போது மத்திய அரசாங்கத்தில் காலஞ்சென்ற டாக்டர் சப்பராயன் அவர்கள் அமைச்சராக இருந்தபோது விசேஷமாக அவருடைய பகுதிக்கு ரோடு அமைக்கக் கூடிய வகையில், “எகனாமிக் இம்ப்ரூவ்மெண்ட்” அடிப்படையில் முயற்சி எடுத்து மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து பணம் வாங்கினார்கள் என்று சொன்னார்கள். மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து வரக்கூடிய பணம் மாகாணத்தின் சார்பாக வருகிறதே தவிர, தனிப்பட்ட முறையில் மந்திரிக்காகவோ, அங்கத்தினருக்காகவோ வருவதில்லை. அந்த முறையில்



20th March 1963]

[திரு. வெ. ராமைய்யா]

மாகாண அரசாங்கம் எந்த இடத்தில் அந்த ரோடைப் போடவேண்டும் என்று நினைக்கிறதோ அந்த இடத்தில்தான் போடப்படுகிறது. மத்திய அரசாங்கம் இந்த ரோடைத்தான் போடவேண்டும் என்று சொன்னால் நம்முடைய ஹைவேஸ் இலாகாவுக்கு வேலை இருக்க முடியாது. எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் டெல்லி சென்று அவர்களுடைய பகுதிக்காகப் பணம் வாங்கிக் கொண்டு வந்தாலும்—அவர்களால் முடியாது என்று தெரிந்தாலும் சொல்கிறேன்—எந்த ஒரு ஸ்டீமும் மாகாண அரசாங்க அடிப்படையில்தான் அமைக்க முடியுமே தவிர, ஒரு குறிப்பிட்ட பிரமுக ருக்காக எதுவும் அமைக்கப்படுவதில்லை. என்னுடைய ஆசையெல்லாம் ரோடு அமைப்பானது தேவைக்குத் தகுந்த முறையில் குறிப்பிட்ட பிரமுகர்களின் வற்புறுத்தல் இல்லாமல் “இன்டிபென்டன்ட்” ஆக இன்வெஸ்டிகேட் பண்ணி அமைக்கவேண்டும் என்பதுதான். இல்லாவிட்டால் பெரும் பணம் விரயமாகி விடும். சில வருஷங்களுக்கு முன் நான் கிருஷ்ணகிரியில் ஒரு பகுதிக்குச் சென்றிருந்தேன். பஸ்ஸை ஓடாத இடத்தில் ஐந்தாறு மைலுக்கு தூர போட்டிருக்கிறார்கள். அது எப்படி ஏற்பட்டது என்ற சர்ச்சைக்குள்ளே நான் போகவிரும்பவில்லை, அவசியமும் இல்லை. இன்னொரு பகுதியில் பஸ்ஸை ஓடாத தெருவுக்கு நீண்ட தொகு பெயரைக் கொடுத்து விட்டு, மூன்று நாளைக் லட்சம் செலவு செய்து பாலம் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் அங்கு இருக்கக் கூடியவர்கள் வற்புறுத்திச் சொல்லியிருக்கலாம். அந்தப்பாலத்திற்காகாவது அந்த வழியில் ஒரு பஸ்ஸை விடுங்கள் என்று அதிகாரிகளைக் கேட்டுக் கொள்ளலாமா என்ற எண்ணம் எனக்கு ஏற்பட்டது. ஓரிருவர் முயற்சியின் காரணமாக இந்த நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, திட்ட அடிப்படையிலேயே ரோடுகளைப்போட வேண்டும். சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் பொறுப்பாக நடந்து கொள்ளவேண்டும். இல்லாவிட்டால் நமக்கு இருக்கக் கூடிய கொஞ்சப் பணமும் விரயமாகிவிடும்.

சமீபத்திலே ஒரு இடத்தைப் பார்த்தேன். வட ஆற்காடு ஜில்லாவிலே ஒரு ரோட்டின் பெயர் மிக நீளமாக இருந்தது. அதைப்பற்றிய விவரங்களை நான் பார்த்தபோது எனக்குச் சிறிது அச்சம் ஏற்பட்டது. ஆகவே, நேரிலேயே அந்த இடத்தைப் போய்ப் பார்த்தேன். அதைப் போய்ப் பார்த்தால் இரண்டு பக்கத்திலும் எந்த விதமான தொடர்பும் இல்லாமல் நல்ல ரஸ்தா ஒன்றினைப் போட்டிருக்கிறார்கள். இந்தமாதிரி விரயங்களை யெல்லாம் தடை செய்யவேண்டும். இந்தமாதிரி விரயங்களை யெல்லாம் தடுக்க “இன்வெஸ்டிகேஷன் சர்க்கிள்” உபயோகமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த இலாகாவினுடைய மேற்பார்வையில் ஆராய்ச்சிக் கூடம் (ரிசர்ச் ஸ்டேஷன்) ஒன்றும் அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதிலே நல்ல ஆராய்ச்சிகளையெல்லாம் நடத்தி வருகிறார்கள். மாநிலத்தில் இருக்கக்கூடிய பெரும்பகுதி பாலங்களைப் பார்த்தால் “ஆர்ச் பிரிட்ஜஸ்” என்ற வகையில் 100, 200 வருஷங்களுக்கு முன்பு அமைக்கப்பட்டவை. இந்த ஆராய்ச்சிக்கூடத்தில் ஆராய்ச்சி நடப்பதற்கு முன்பு இந்தப் பாலங்கள் எல்லாம் பெரிய பாரத்தைத் தாங்காது என்று நினைத்துக் கொண்டிருந்தோம். இந்தப் பாலங்களை இடித்து விடவேண்டுமென்று கூட முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இந்த ஆராய்ச்சிக் கூடத்தில் நடந்த ஆராய்ச்சியின்படி மேற்கொள்ளப்பட்ட புது முடிவு, இந்தப் பாலங்கள் அத்தனையும் குறைந்த பட்சம் 30 அல்லது 40 டன் எடையுள்ள வாகனங்களையும், சாமான் களையும் தாங்கும் என்பதாகும். அதன் காரணமாக இன்றைக்கு பல கோடி ரூபாய் மிச்சப்படும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை.

இன்னொன்று, நெய்வேலியில் கிடைக்கக்கூடிய தார், ரோடு போடுவதற்கு பயன்படுமா என்ற சந்தேகம் இருந்தது. அதைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்யப் பட்டு அந்தத் தாரை ரோடு போடுவதற்குப் பயன்படுத்த முடியும் என்ற சூழ்நிலை உருவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, அதிகமாக தார் ரோடுகள் போடவேண்டுமென்று கேட்கிற கனம் அங்கத்தினர்களை நான் திரும்பிக் கேட்பதெல்லாம், “தயவு செய்து ஆராய்ச்சி முடியும்வரை பொறுத்துக் கொள்ளுங்கள்” என்பதாகும். நெய்வேலியில் அதிகமாக தார் கிடைக்கும் வரையில் பொறுத்துக் கொண்டால் எல்லா ரோடுகளையும் தார் ரோடுகளாகச் செய்து விடலாம்.

[திரு. வெ. ராமையா]

[20th March 1963]

வருகிற ஆண்டில் எடுக்க விரும்பும் முயற்சி எல்லாம் எவ்வளவு அதிகமாக ரோடுகளை அகலப்படுத்தவேண்டுமோ அதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்பது. அதற்கு அந்நியச் செலாவணி தேவைப்படாது. கருங்கல் அத்தனையும் தஞ்சை ஜில்லாவில் கிடைக்கவில்லையென்றாலும் திருவெருமபூர் பகுதியில் கிடைக்கும் கல்லையும், புதுக்கோட்டை பகுதியில் கிடைக்கும் கல்லையும் தஞ்சைக்குக் கொண்டு போவதன் மூலம் அந்தப் பகுதியில் இருக்கும் பஞ்சத்தையும் ஓரளவு போக்க முடியும். தஞ்சைப் பகுதியிலும் நல்ல ரோடுகளைப் போட முடியும்.

நேற்று முன்தினம் பேசும்போது திருநெல்வேலி ஜில்லா கனம் அங்கத்தினர் திரு. பொன்னுசாமி நாடார் அவர்கள், “எங்கள்ஜில்லாவில் சிமெண்ட் பாக்கரி இருப்பதால், எங்கள் பகுதியிலுள்ள ரோடுகளையெல்லாம் சிமெண்ட் ரோடுகளாகப் போடவேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். எந்த முடிவை அரசாங்கம் மாற்றிக்கொண்டாலும் இனிமேல் புதிதாக சிமெண்ட் ரோடு போடுவதில்லை என்ற முடிவை அரசாங்கம் நிச்சயமாக மாற்றிக் கொள்ளாது. இந்த நெருக்கடி நேரத்தில் மட்டுமல்லாது, மற்ற நேரத்திலும்கூட சிமெண்ட் ரோடு போடுவதை அரசாங்கம் அனுமதிக்காது. நம்முடைய நாட்டில் சிமெண்ட் அதிகமாக உற்பத்தி ஆகி விட்டாலும் வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்பலாம். வெளிநாடுகளுக்கும் அனுப்ப முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டால் அப்போது வேண்டுமானால் சிமெண்ட் ரோடுகளைப் பற்றி யோசித்துப் பார்க்கலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நாகப்பூர் பிளானை அமைக்க நிபுணர்கள் கூடியிருக்கும்போது அதை வரவேற்கக் கூடிய முறையிலே அன்றைக்கு இருந்த பெரியவர் ஒருவர் “ரோடுகளை அமைப்பதற்காகப் போடக்கூடிய திட்டமானது உடனடியாகப் பலன் தராவிட்டாலும், இருபது வருஷங்கள் முடியும்போது ரோடுகளைப் பார்க்கக் கூடியவர்கள் உங்களுடைய முயற்சியை நல்ல விதமாகப் பாராட்டுவார்கள்” என்று கருத்தை வெளியிட்டார்கள்.

1-30

P.M.

MR. DEPUTY SPEAKER: How much time does the Hon. Minister still require to finish his reply?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Ten more minutes. The Chair gave me forty-five minutes and now I have taken only about thirty minutes.

MR. DEPUTY SPEAKER: I hope the House has no objection to sit till the Demands are disposed of.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : அவர்கள் இம்மாநாட்டைத் துவக்கியபோது சொன்ன கருத்தை நினைக்கும்போது, பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன், ஹைவேஸ், நாஷனல் ஹைவேஸ் இவை எல்லாம் போடுகிற ரோடுகளை இன்னும் பத்து ஆண்டுகள் கழித்துப் பார்க்கிறவர்கள் அவை மாநிலத்தின் வளர்ச்சிக்குத் தக்க முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் ரோடுகள் என்று சொல்லவேண்டும், சொல்வார்கள். ஏதோ போட்டோம், நஷ்டமாகிவிட்டது என்றில்லாமல், இந்த ரோடுகளை அமைக்கும் பொறுப்பு பஞ்சாயத்து யூனியன்களுடையது என்று விட்டுவிடாமல் இவ்விதமாக அப்பொறுப்பை ஏற்கும் சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. புது ரோடுகள் போடவேண்டும், சிறு பாலங்கள் அமைக்கப்படவேண்டும், பெரிய பாலங்கள் அமைக்கப்படவேண்டும் என்றெல்லாம் கேட்கப்பட்டன. அவற்றை உடனடியாக கட்டிவிட முடியும் என்று நான் வாக்குறுதி அளிக்கத் தயாராயில்லை. இவ்வஸ்டி கேஷன் சர்க்கின் மூலம் பரிசீலனை செய்து என்னென்ன முயற்சிகள் எடுக்க வேண்டுமோ அவை எடுக்கப்படும். வேகமாக முயற்சிகள் எடுக்கப்படவேண்டுமென்பதுதான் என் ஆவல் கூட. அடுத்தபடியாக, இந்த ஆண்டு விசேஷமாக ஒரு அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறேன். சிறிய துறைமுகங்கள் அபிவிருத்தி அடையவேண்டுமென்ற முறையில்—அதற்காக ஆண்டுதோறும் மான்யம், தொகைகள் கொடுக்கப்பட்டு வந்தாலும்—இந்த ஆண்டு பொது அறிக்கை



20th March 1963]

[திரு. வெ. ராமையா]

யோடு அதைச் சேர்க்காது தனியாகக் கொடுக்கக் காரணம், அங்கத்தினர்கள் இதில் விசேஷ கவனம் செலுத்துவர் என்ற ஆசையினால்தான். அப்படியிருந்தும் இந்தப் பக்கத்தை யாரும் போய் பார்க்கவில்லை. இது எல்லோருடைய கண்ணிலும் படக்கூடியது அல்ல. தங்கள் தங்கள் ஊர்களில் ஒரு சிறு துறைமுகம் வேண்டுமென்று யாரும் கேட்கப் போவதில்லை. கனம் அங்கத்தினர் திரு. ஹாஜா ஷெரிப் அவர்கள் இந்த அறிக்கையைப் பார்த்து பாராட்டுதல் தெரிவிக்கும்போது சிறிது ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும், எல்லாத் துறைமுகங்களையும் ஒரே சமயத்தில் எடுத்துக்கொண்டு அரைகுறையாக விட்டுவிட்டால் அதிக நஷ்டம் ஏற்படுமே என்ற அச்சத்தை தெரிவித்தார்கள். அதற்காக ஒரு சிறிய கமிட்டி அமைத்தால் நலம் என்றார்கள். அப்படி அதற்கு ஒரு கமிட்டி அமைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. மத்திய சர்க்காரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒரு கமிஷன் இதற்குத் தேவையான பூர்வாங்க விவரங்களைத் தெரிந்து கொண்டு எந்தெந்தத் துறைமுகங்களில் என்னென்ன செய்யவேண்டுமென்று விவரமாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொன்ன கருத்துக்களை நடைமுறையில் கொண்டுவரும் நிலையில் இந்த ஆண்டு துவக்கத்தில் ஒரு ஸ்பெஷல் மெரைன் சர்க்கிள் ஏற்பாடு செய்து எதை எதைச் செய்யவேண்டும், எப்படி எப்படிச் செய்யவேண்டுமென்று துறைமுக வேலைகளைச் செய்வதற்காக முதலில் கடலூர் துறைமுகத்திற்கான தேவைப்பட்ட புள்ளிவிவரங்களை சேகரம் செய்து கொடுத்து அதை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான சூழ்நிலை உண்டாப்பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. விரைவில் அத்திட்டம் அங்கீகரிக்கப்படும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அத்திட்டம் அங்கீகரிக்கப்பட்டவுடன் அத்திட்ட வேலை தொடங்கப்பட்டு முடிந்தால் அது கடலூர் பகுதி மக்களுக்கு மட்டுமல்ல, பக்கத்திலுள்ள மற்ற ஜில்லாக்களுக்கும் ஏற்றுமதி பண்டங்களை ஏற்றுமதி செய்ய வசதியாக இருக்கும். இன்னும் நல்ல துறைமுகங்கள் பல இருக்கின்றன. திரு. இராமச்சந்திர ராயர் அவர்கள் பரங்கிபேட்டை துறைமுகத்தைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். எனக்கு ஞாபகம் இருக்கிறது. இரண்டாம் உலக மகாயுத்தம் ஆரம்பிக்கும் முன் மலையோ தேசத்தில் இருந்து வந்த கப்பல்கள் அங்கு நின்று பாசனங்களை இறக்கி விட்டுப் போகும் பழக்கம் இருந்தது. எல்லாப் போக்குவரத்தையும் ரயிலில் செய்து விட முடியாது, ரோடுகளில் செய்து விட முடியாது, அதற்கு இதுபோன்ற சிறுசிறு துறைமுகங்களும் தேவை. இவை நன்கு பரிசீலிக்கப்பட்டு அபிவிருத்திக்கு வேண்டிய ஊக்கம் அளிக்கப்படும். அடுத்தபடியாக கட்டடங்கள் சம்பந்தப்பட்டது. இந்த அரசாங்கத்திற்குத் தேவையான கட்டடங்களை எல்லாம் மராமத்து இலாகா மூலம்தான் கட்டி வருகிறார்கள். ஏராளமான கட்டிடங்கள் கட்டி வருகிறார்கள். அப்படி கட்டும்போது தரக் குறைவு பொதுவாக இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் நிச்சயமாக இல்லை என்று நான் தைரியமாகச் சொல்லமுடியும். ஆங்காங்கே சிலயிடங்களில் குறைபாடுகள் இருக்கலாம். அவற்றை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்தால் அக்குறைபாடுகளை இல்லாமல் செய்து விட முடியும். திருவாடணைப்பகுதி கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு கட்டடத்தின் பேரில் குறை இருக்காது, தனியாகப் பேசிப் பார்த்தால் தெரியும் அது. அக் கட்டட வேலை செய்பவர் அவர் கட்டுக்கு புறம்பான கட்டுகையச் சார்ந்தவராக இருக்கலாம், அதனால்தான் கோபம். எந்த இடத்தில் பஞாயத்து யூனியன் கட்டடம் கட்டி இடிந்து விழுந்தது? அப்படி விழுந்ததாக நான் கேள்விப் பட்டதில்லை. தேவகோட்டையில் அந்நிலை இருக்கமுடியாது, இரண்டு மாடங்களுக்கு முன்பு அரசியலில் பெரிய மனிதர் ஒருவர் திடீரென்று என் அறைக்குள் வந்தார். “மெரினுவில் போடப்பட்டிருக்கிற ஸ்பாஸ்த் தாணக் ரீட்டால் போடவில்லையா, கனீமண்ணால் போட்டிருக்கிறார்களே பார்த்தீர்களா என்று கேட்டார். இவ்வளவு பெரிய மனிதர் தெரியாமல் சொல்வாரா என்று நினைத்து அவர்மேல் இருந்த நம்பிக்கை காரணமாக அங்கு சென்று பார்த்தேன். அவர் உல்லாசமாக நெந்து போகும்போது ஒரு இடத்தில் அங்கு சிறிது பாசி ஏற்பட்டு அவர் கண்களுக்கு கனீமண் மாதிரி பட்டிருக்கிறது. கப்பாறையால் கூட அதை இடிக்க முடியவில்லை. காண்கரீட்டால் செய்யப்பட்டது, அது. அதேபோல் அரைகுறையாகத் தெரிந்து கொண்டு இந்த சபையில் வந்து தேவகோட்டையில் உள்ள ஒரு கட்டடம் இடிந்து விழுந்திருக்கிறது என்றால் அங்கு அந்நிலை இருக்கமுடியாது. இம்மாநிலத்தில் கட்டடங்கள், பிறர் பாராட்டும் வகையில் கட்டப்படுகின்றன.

[திரு. வெ. ராமையா] [20th March 1963]

அவை வேகமாக கட்டப்பட வேண்டும் என்பதும் என் ஆசை. நல்லதாக இருக்கவேண்டும், வேகமாக கட்டப்படுதல் வேண்டும். சென்ற ஆண்டு சுதந்திரா கட்சி தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள், அல்லது நானே சொன்னதாக ஞாபகம். எல்லாம் சிமெண்டில் கட்டவேண்டுமென்று நினைப்பு மாற வேண்டும். கிராமங்களில் என்ன பொருள்கள் கிடைக்கின்றனவோ அதை பயன்படுத்தி புதுக்கட்டடங்கள் கட்டப்படவேண்டுமென்று சென்ற தடவை வலியுறுத்தி சொன்னார்கள். செட்டிநாட்டுப் பகுதிக்குச் சென்று பார்த்தால் அங்குள்ள பெரிய கட்டடங்கள் எல்லாம் கூட சிமெண்டில் இல்லாத கட்டடங்கள் தான் என்று சொன்னால் மிகையாகாது. அற்புதமாக கட்டியிருக்கிறார்கள். அதுவும் அவை சாதாரண கிராமத் தொழிலாளர்களை வைத்துக் கொண்டு கட்டப்பட்ட கட்டடங்கள். அதே போன்று பெரிய கட்டடங்களைக் கூட, கிராம ரீதியில் உள்ள கட்டடங்களைக் கட்டவேண்டுமென்று அதிகாரிகளிடம் பேசி பல முடிவுகள் எடுத்திருக்கிறோம். சென்னை நகரை எடுத்துக்கொண்டால் ஹெளசிங் போர்ட் புதிதாகக் கட்டக்கூடிய கட்டடங்களில் அதிகமாக சுண்ணாம்புக் கட்டடம் கட்டுவது என்ற முடிவிற்கு வந்திருக்கிறார்கள். தேசிய விஸ்தரிப்புத் திட்டப் பகுதியில் எங்கெங்கு சுண்ணாம்பு உற்பத்தி செய்யக் கூடிய சக்கான் கிடைக்கிறதோ அப்பகுதிகளில் சுண்ணாம்பு உற்பத்தி செய்யவேண்டிய தொழில்களை அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். மண்ணச்சநல்லூர் பஞ்சாயத்து யூனியனில் முன்னோடி திட்டமாக இதை ஆரம்பிக்க திட்டமிட்டு வேலை செய்கிறார்கள். ஹைடெல் அண்ட் றூரல் வொர்க்ஸ் அவர்கள் கட்டும் கட்டடங்களிலும் சுண்ணாம்பை பயன்படுத்திக் கொள்ள முயற்சி எடுக்கவேண்டும். சிமெண்டை குறைத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று உத்தரவுகள் போட்டிருக்கிறோம். அதற்குத் தகுந்த முறையில் பல நல்ல கட்டடங்களைக் கட்டத் தொடங்கி விட்டார்கள். என்னிடத்திலே அவர்கள் சொன்னது, கோயம்புத்தூர் ஜில்லாவிலே சிங்க நல்லூர் தொழிலாளர் காலனியை, பூராவையும் சுண்ணாம்பைக் கொண்டு கட்டியிருக்கிறார்களாம். பல இடங்களில் இம்மாதிரி கட்டி வருகிறார்கள். சுண்ணாம்பைக் கொண்டு கட்டுவதற்கு எஞ்ஜினியர்கள் மிகவும் உற்சாகமாக இருக்கிறார்கள். அப்படி கட்டவேண்டுமென்று சட்ட சபை அங்கத்தினர்கள் கேட்டுக்கொண்டார்கள் என்று உணர்ந்தவுடன் அவர்கள் அதற்கு வேண்டிய தீவிர முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள முற்பட்டுவிட்டார்கள். அந்த முறையில் சிமெண்டைப் பிரச்னைகளைப் போக்குவதற்கு முயற்சி எடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அது மிகையல்ல. அதே நேரத்தில் தனியார் கட்டட கூடிய கட்டடங்களையும் சுண்ணாம்பிலேயே கட்டவேண்டும். கனம் சுதந்திரா கட்சித் தலைவர் இருக்கக் கூடிய இடத்தில்தான் சுண்ணாம்புக் கட்டடங்கள் முன்பு கட்டப்பட்டு வந்தன. இப்போது அங்கு சிமெண்ட் கட்டடம் வந்தாயிற்று. இது போன்று மாறாமல் பழைய மாதிரியே கட்டடங்களை சுண்ணாம்பிலேயே கட்டுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும்.

**திரு. சா. கணேசன் :** ஏன் என்றால் காரணம் நாங்கள் அல்ல. உங்கள் துறையும், உங்கள் துறையில் இருக்கிற எஞ்ஜினியர்களும் தான்.

**கனம் திரு. வெ. ராமையா :** இப்போது அரசாங்கத் துறையும், அரசாங்க எஞ்ஜினியர்களும் அவர்கள் மனதை மாற்றிக்கொள்ளத் தொடங்கி விட்டார்கள். அந்தப் பகுதியிலுள்ளவர்கள் அதைப்போலவே கட்டடங்களைக் கட்ட தீவிர முயற்சி எடுக்கவேண்டும்.

இன்னும், இது வரையில் பேசியதையெல்லாம் பொதுவாகப் பேசியிருக்கிறேன். ஒவ்வொரு கனம் அங்கத்தினருக்கும் பதில் சொல்லக் கூடிய முயற்சி எடுத்தால் இன்னும் ஒரு மணி நேரம் ஆகும். அதோடும் மல்லாமல் ஏராளமான வெட்டுப்பிரேண்கள் வந்திருக்கின்றன. இதற்கெல்லாம் சபைக்குச் சொல்லக் கூடிய உறுதி, அவைகளையெல்லாம் தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து அடுத்த வருஷம் வரும்போது இந்த மான்யக் கோரிக்கை வரும்போது, இப்போது சொன்ன குறைகள் ஓரளவு தீர்க்கப்பட்டன என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசக் கூடிய முறையில் இந்த இலாகா நடக்கும் என்று சொல்லி கொள்கிறேன். சென்ற வருஷம் நான் கொஞ்சம் கடுமையாகவே இந்த இலாகாவைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் மத்தியில் பேசிப் பழகி வந்திருக்கிறேன். சென்னையில் ஒரு பெரிய திருப்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்றையதினம்



20th March 1963]

[திரு. வெ. ராமையா]

விவாதத்தைத் துவக்கி வைக்கக் கூடிய முறையில் கனம் அங்கத்தினர் திரு. அழகமுத்து அவர்கள் பேசினார்கள். அவர் வேறு எந்த முறையிலே ராஜாஜியைப் பின்பற்றினாலும், பின்பற்றாவிட்டாலும், இந்த இலாகாவைத் திட்டக் கூடிய முறையில் பின்பற்றினார். ராஜாஜி அவர்கள் சொன்னார்களாம், “இது பப்ளிக் வேஸ்ட் டிபார்ட்மெண்ட், எனிமி நெ. 1” என்று. அந்த முறையில் விவாதத்தைத் தொடங்கும்போது சொன்னார்கள். அந்த சர்ச்சைக்குள் நான் போக விரும்பவில்லை. கனம் அங்கத்தினர் திரு. அழகமுத்து அவர்கள் நினைப்பதுபோல் இது பப்ளிக் வேஸ்ட் டிபார்ட்மெண்டாக இருந்திருந்தால் சென்னை ராஜ்யத்தில் இவ்வளவு நல்ல வேலைகள் நடந்திருக்க முடியாது. மற்ற கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்ன மாதிரி இந்த இலாகா நன்றாகச் செயல்படாதிருந்தால், சென்னை ராஜ்யத்தில் எந்தவித அபிவிருத்தியும் நடந்திருக்காது என்று சொல்ல முடியும். எந்த இலாகாவை எடுத்துக்கொண்டாலும் இந்த இலாகாவின் முன்னோடியான வேலை அவசியமாக இருக்கிறது. மற்றொரு கனம் அங்கத்தினர் சொன்னதைப் போல எந்தக் கண்கூறு பார்த்தாலும் அந்த முறையில்தான் தெரியும். குறை சொல்லவேண்டுமென்றால் குறையே சொல்லிக் கொண்டிருக்கலாம். கனம் அங்கத்தினர் திரு. அழகமுத்து அவர்களுக்குத் தெரியும், ஏராளமான நல்ல வேலைகள் நடந்திருக்கிறது என்பது. எதையும் மிகைப்படுத்திச் சொல்லி இலாகாவில் செயல்படக்கூடியவர்கள் மனதை நோக்கிச் செய்து விடுவது லாபமாக இருக்காது. குறிப்பாக எஞ்ஜினியர்களைப் பொறுத்த வரையில் நாம் இப்போது புது முறைகளில் ஈடுபடும்போது, நான் அதிகமாகத் தொந்தரவு கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தத் தொந்தரவுகளைத் தாராளமாக நல்ல மனதோடு ஏற்றுக்கொண்டு செயல்பட்டதற்கு இந்த விவாதத்தில் கூறப்பட்ட நல்ல வார்த்தைகளால் அவர்களுக்கு ஆறுதல் ஏற்படும் என்று நானும் கனம் அங்கத்தினர்களோடு சேர்ந்து நல்ல முறையில் ஒத்துழைப்பு கொடுத்ததற்காக அவர்களுக்கு நன்றியைச் சொல்லி என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

**திரு. க. ர. நல்லசிவம் :** அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது, தஞ்சை ஜில்லாவிலே வாய்க்கால் கரைகள் ரோடுகளாக ஆக்கப்படுவதாக சொன்னார்கள். ராஜ்யம் பூராவும் இதுபோன்று செய்யலாமா? பஞ்சாயத்து யூனியனோ, பஞ்சாயத்தோ ரோடு போடுவதற்காக தொகைகளைக் கேட்டால் சர்க்கார் அதற்கு அனுமதி கொடுப்பார்களா?

**கனம் திரு. வெ. ராமையா :** பஞ்சாயத்து யூனியனோ, பஞ்சாயத்தோ கேட்டால் கொடுக்க கொஞ்சம் கூடத் தயக்கம் கிடையாது. கொடுப்பதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். இது தஞ்சைக்கு மட்டுமல்ல. எல்லா இடத்திலும் செய்ய வேண்டும் என்பதுதான் எண்ணம். இப்போது ஆரம்ப நிலையில் இருக்கிறோம். சில ஜில்லாக்களில் இந்த வாய்க்கால் வழியாகப் போக கூடிய அவசியமே இருக்காது. லோயர் பவானி திட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் போக்குவரத்துக்கு லாயக்கான வழியாக அமைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஜன நெருக்கடி இதில் அமைந்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் ஜனத்தொகை அதிகமாகக் கிடையாது. தஞ்சையில் அப்படி அல்ல. அங்கே வாய்க்கால் கரையிலேயே கிராமங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. இப்போது, இதுபோல மணிமுத்தாறு பராஜெகைப் பார்க்கும்போது மைல் கணக்காக எந்த வித கிராமத்தையும் பார்க்க முடியாது. ஏதோ ஒரு திட்டம் தஞ்சைக்கு வருகிறது என்றால் உடனே லோயர் பவானிக்கு செய்துகொடுங்கள், மணிமுத்தாறுக்கு செய்துகொடுங்கள் என்று கேட்பது முறையல்ல. எங்கு அவசியமோ அங்கெல்லாம் செய்யப்படும்.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the allotment of Rs. 5,73,66,600 under Demand No. XXVII—Public Works—Works be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

[20th March 1963]

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,73,66,600 under Demand No. XXVII—Public Works—Works.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 1,98,74,100 under Demand No. XXVIII—Public Works—Establishment and Tools and Plant be reduced by Rs. 100.'

The cut motion was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,98,74,100 under Demand No. XXVIII—Public Works—Establishment and Tools and Plant.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 4,68,70,800 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Public Works be reduced by Rs. 100.'

The cut motion was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 4,68,70,800 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Public Works.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

#### VI.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

##### A. Statutory Rules and Orders.

128. Notification issued with Memo. No. 115469-UI/61-12. Revenue, dated 21st December 1962 amending the rules published with Revenue Department Notification S.R.O. No. A-450 of 1961, at pages 517-518 of Part V of the Fort St. George Gazette, dated the 3rd May 1961, relating to grant of pension and gratuity to Executive Officer under the Madras Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959. [Laid on the Table of the House under section 116 (3) of the Madras Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959 (Madras Act 22 of 1959).]

129. Notification issued with G.O. P. No. 4563, Revenue, dated 13th December 1962 amending the rules published with Revenue Department Notification S.R.O. No. A-805 of 1961, at pages 840-